



EXTRAÑOS SUCEOS NAVALES

se

Crónica de los más sorprendentes misterios
marítimos de los siglos XIX, XX y XXI

Víctor San Juan

Lectulandia

Crónica de los más enigmáticos siniestros marítimos de los siglos XIX, XX y XXI. Las historias más entrañables, trágicas o enigmáticas. Hazañas memorables, circunstancias inverosímiles y buques desaparecidos. Desde el «Mary Celeste», el submarino «U-31» y el portaviones «Invencible» hasta sucesos propios de leyendas marinas, sin olvidar al gato Oskar, que tripuló varios navíos durante la Segunda Guerra Mundial.

Experiencias en las que el azar y las circunstancias nos demuestran que a veces, en este mundo, la imperante rutina puede ser tan sólo la excepción. Barcos que aparecieron sin sus tripulantes, colisiones a pleno día de buques dirigidos por profesionales, submarinos que regresaron del pasado o de la tumba por condicionantes técnicos o propósitos inconfesables, varadas simultáneas de flotillas enteras de buques, un pescador que se convierte en el único hombre en ver caer una bomba atómica y pescar un submarino, tesoros emprendiendo viajes de ida y vuelta o modernos buques que intentan pasar a través de tierra. Víctor San Juan con un estilo fluido y lleno de humor le acercará a todos estos hechos difíciles de creer...

Lectulandia

Víctor San Juan

Extraños sucesos navales

ePub r1.0

Titivillus 13.04.2018

Título original: *Extraños sucesos navales*

Víctor San Juan, 2016

Retoque de cubierta: Titivillus

Editor digital: Titivillus

ePub base r1.2

más libros en lectulandia.com

Para Miguel Blanco
y todo su equipo

Introducción

La moderna tecnología, el progreso y las ayudas a la navegación han dejado las grandes extensiones de los océanos convertidas en autopistas marítimas y dispositivos de tráfico, mientras muchos marinos acuden a los puentes de mando como si fueran a la oficina. Muy poco queda sin prever en los modernos y potentes buques, capaces de convertir el antiguo azar y aventura incierta en simple planificación, estudio de negocio y volumen de rentabilidad. Los marinos actuales, completamente inmersos en la certeza y la rutina, han olvidado otros tiempos en los que todo se fiaba a la pericia y la intuición, corriéndose terribles riesgos. Un buque del siglo XIX tenía un ochenta por ciento de posibilidades de terminar sus días en un siniestro marítimo; para los del siglo siguiente —que incluyó dos guerras mundiales— esta posibilidad era del cuarenta por ciento y, en la actualidad, apenas un tres por ciento de los barcos que circulan por los mares se irán a pique, terminando todos los demás sus días en el dique o amarradero de desguace.

Debemos congratularnos de ello en la medida en que el predominio de la seguridad significa disminuir exponencialmente el número de víctimas; pero no es menos cierto que lo imprevisible relacionado con el hecho de hacerse a la mar ha desaparecido casi por completo, si exceptuamos el marginal porcentaje de imprudentes o profanos que deciden emprender su primera travesía y acaban siendo carne de cañón de los equipos de rescate y salvamento. Aun así, resulta curioso que no todo sea previsible con la mar y los barcos; siempre ha habido, hay y habrá sucesos extraños e inverosímiles misterios que se salen absolutamente de la normalidad y que no siempre tienen un carácter enigmático o esotérico. Esto último difícilmente encuentra explicación, pero tampoco es fácil buscarla para otros casos en los que, como llevados de una especie de inexorable atracción o destino fatal, se producen inevitablemente.

Esta es una recopilación de unos cuantos de estos misterios, algunos de los cuales encontraron explicación y otros no. Lejos de afirmar la rotunda hipótesis de la necedad y soberbia del hombre en su enfrentamiento con la naturaleza desatada de las aguas, los misterios de la mar confirman lo que normalmente no se tiene en cuenta, el hecho de que, navegando, siempre cabe la posibilidad de encontrarse con algo absolutamente inesperado, ver cosas a las que no podremos encontrar explicación inmediata y que sucedan hechos que de forma habitual no se producen. Parece como si la mar, escondiendo siempre sus secretos, sólo los mostrara de vez en cuando, sugerente, como para decir al hombre que, en realidad, aunque crea dominar las aguas, la propietaria del cetro continúa hoy tan inescrutable en sus designios como en los albores mismos del mundo de la navegación.

Capítulo 1

El famoso caso del *Mary Celeste*

El barco que apareció sin su tripulación a bordo en uno de los más célebres y extraños sucesos de la mar (1872)

CÉLEBRE MISTERIO DECIMONÓNICO

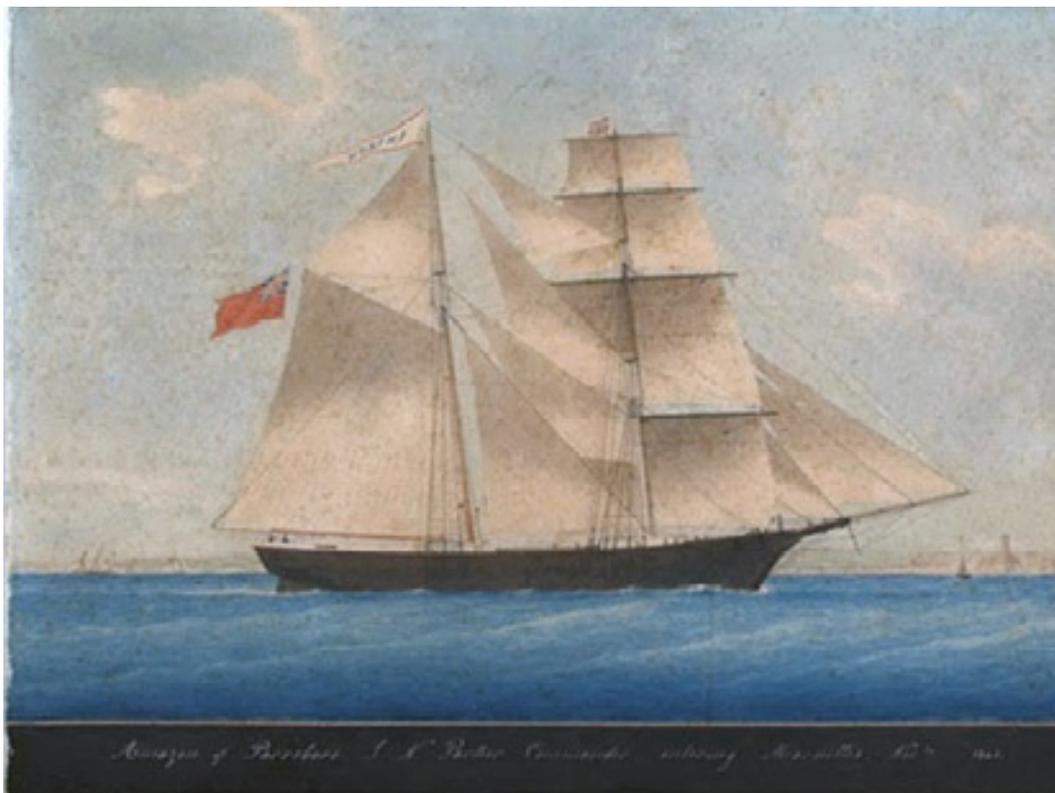
El caso de la desaparición de la tripulación del bergantín *Mary Celeste* a unas trescientas cincuenta millas al este de las Azores a finales de 1872, es uno de los grandes clásicos de misterio en la mar. No se trata de un barco desaparecido —nunca lo estuvo— sino de su tripulación, la cual, sin constancia de que mediara violencia ni trauma alguno, pareció volatilizarse de la faz de la Tierra dejando su barco como único y mudo testigo. El hecho de que el seguro (Lloyd) pagara el importe de la póliza proponiendo hipótesis poco convincentes, y, sobre todo, que la prensa (y algún famoso escritor, como veremos) se cebara en él, hizo que este extraño —aunque no único— suceso alcanzara una fama desproporcionada, lo que tal vez fuera contraproducente para que se llevase a cabo una exhaustiva investigación, poniendo en evidencia las notables contradicciones entre las diferentes teorías propuestas.

Llama mucho la atención que, en un interesante momento del siglo XIX por otras muchas circunstancias, la inexplicable desaparición de la tripulación de un pequeño buque de vela transatlántico (en suma, un pequeño incidente náutico, que hoy ocuparía sólo un rincón de la página de sucesos) acabara transformándose en un enigma de dimensiones tales como para sobrevivir más de un siglo a que llegaran la literatura esotérica y expertos en lo paranormal para ocuparse a conciencia de él, asegurando así la pervivencia del caso hasta nuestros días.

Puede que el principal motivo, aparte de los mencionados, sea que se trataba de

un período histórico en el que se producían notables descubrimientos, interpretados a nivel del gran público como prodigios; en otras palabras, todo, o casi todo, podía ser posible, incluida la desaparición de una tripulación. Eran tiempos en los que un autodidacta estadounidense, Thomas Alva Edison —que comenzó su carrera como redactor y vendedor de un pequeño pasquincillo o periódico de trenes, el *Weekly Herald*— logra en los laboratorios de su propiedad el sensacional invento del fonógrafo; un año después (1878) la prodigiosa lámpara incandescente, que puso el misterio de la electricidad a disposición de los municipios y, finalmente, de todos los ciudadanos en sus casas; un auténtico genio yugoslavo, Nikola Tesla, trabajó con Edison brillando para la posteridad con revolucionarias creaciones. En un plano más sugerente, en 1874 nacen otros dos inspirados genios, Guillermo Marconi, científico italiano que inventó la telegrafía sin hilos (radio) y Erich Weiss, ilusionista que —con el nombre artístico de Harry Houdini— se haría famoso por su habilidad, logrando librarse de cualquier sistema que le apresara o retuviera.

En el mundo de la navegación, tiene enorme trascendencia la apertura del Canal de Suez en noviembre de 1869, después de diez años de trabajos dirigidos por el ingeniero francés Ferdinand de Lesseps. Esta vía marítima comercial, que reducía de forma muy considerable el tránsito naval entre Europa y Extremo Oriente, tuvo como primera consecuencia el declive del tráfico de veleros mercantes de altura, que los Estados Unidos habían llevado a su máximo desarrollo con los famosos *clippers* y condujeron a su decadencia con la guerra de Secesión. El canal de Suez representó la puntilla definitiva para la navegación a vela, puesto que, por su propia configuración, sólo era apto para vapores comerciales. De la mano del *premier* Benjamin Disraelí, Gran Bretaña no dudó en apoderarse, con ayuda de la Banca Rothschild, de 177.000 acciones de la Compañía del Canal, constituyéndose en accionista mayoritaria de una ruta que, a través del Mediterráneo, unía Inglaterra y la India con un tránsito de quinientos buques al año, consolidando así la comunicación de un formidable imperio. Considerado como estratégico, del mismo modo que Panamá por su canal, Egipto no tardaba en convertirse en el siguiente objeto de deseo, lo que traería pronto la correspondiente ocupación militar.



Grabado del bergantín *Mary Celeste*, célebre por el misterio de una tripulación completa que desapareció, por autor desconocido.

El otro coloso en ciernes, los Estados Unidos de América, acababa de emerger de la tremenda guerra de Secesión con el asesinato del presidente Lincoln (14 de abril 1865) que trajo el difícil mandato de Andrew Johnson; sucedido este por el ex general republicano Ulysses Simpson Grant, su presidencia se caracterizó por un cúmulo desordenado de corrupciones y especulación —conocido como «Edad Dorada»— que concluyó poniendo el país al borde de grandes crisis y bancarrotas, aun cuando ambas costas, este y oeste, quedaran al fin unidas por el ferrocarril. En el lado más épico de la cuestión, cuando desaparece la tripulación del *Mary Celeste* en 1872, aún faltan cuatro años para que el jefe siux Toro Sentado derrote a George Armstrong Custer cerca del río Little Bighorn, unos cien kilómetros al sureste de la actual ciudad de Billings, Montana.

Lo cierto era que, en Europa, otros países lo pasaban mucho peor: Prusia acababa de derrotar a Francia en la guerra declarada entre los dos países, lo que significaba el final del fatuo gobierno de Napoleón III; los excesos de la subsiguiente Comuna de París acabaron trayendo la Tercera República tras un ingente baño de sangre. Más al sur, en España gobernaba en precario el príncipe italiano Amadeo de Saboya, que, tras un atentado renunciaría al trono al año siguiente (1873), lo que daría lugar a la Primera República, en cuyo seno España se deshizo en mil y un pedazos independientes. Con estos sucesos en ciernes, no mucha gente en la Península debió prestar atención al hecho que se había registrado en sus costas: en concreto, en aguas españolas de Gibraltar, donde dos pequeños buques recalaban a finales de 1872 con

una extraña historia que contar.

TRAVESÍA DE MISTERIOS

El pequeño bergantín *Mary Celeste*, de 31 metros de eslora y 286 toneladas, había sido construido en 1861 como *Amazon* en Parrsboro, isla Spencer, Nueva Escocia, y con sucesivos armadores fue alternando el pabellón inglés con el americano. Su nombre ya trae, desde el inicio, complicaciones, pues alguna fuente señala que debería haberse llamado *Mary Sellars*, pero el pintor del rótulo se confundió. A principios de noviembre de 1872 se encontraba en el puerto de Nueva York al mando del capitán Benjamin Spooner Briggs, natural de Marion, Massachusetts, de treinta y siete años y abstemio convencido, cargado con mil setecientos barriles de alcohol industrial para añadir al vino (y darle «octanaje») valorados en 42.000 dólares que debía llevar a Génova, Italia. Abarloado a él se encontraba otro buque similar, el también bergantín *Dei Gratia*, británico, al mando de David R. Morehouse, preparándose ambos para zarpar. El día 5 ambos capitanes cenaron juntos en compañía de la mujer del primero, Sarah; la señora Briggs iba a viajar también junto a su hija, la pequeña Sofía, acabando por sumarse las dos a los otros siete tripulantes desaparecidos del *Mary Celeste*, entre los que predominaban jóvenes alemanes.

El 7 de noviembre, dos días después, el bergantín *Mary Celeste* largó amarras, dejando atrás Ambrose y Sandy Hook para emprender la travesía del Atlántico de oeste a este. La siguiente vez que se tiene constancia de él es el 13 de diciembre del mismo año —es decir, 37 días después— cuando arriba al puerto de Gibraltar en la estela del *Dei Gratia*, que dice no tener noticia de su completa tripulación ni de la embarcación de servicio (chalupa o chinchorro, se supone, no «embarcaciones salvavidas», como citan las crónicas) del *Mary Celeste* y tampoco de los instrumentos de navegación (sextante y cronómetro) del capitán Briggs ni de la documentación del barco. Sin embargo, todos los efectos personales de la gente del bergantín, el capitán y su familia están a bordo.



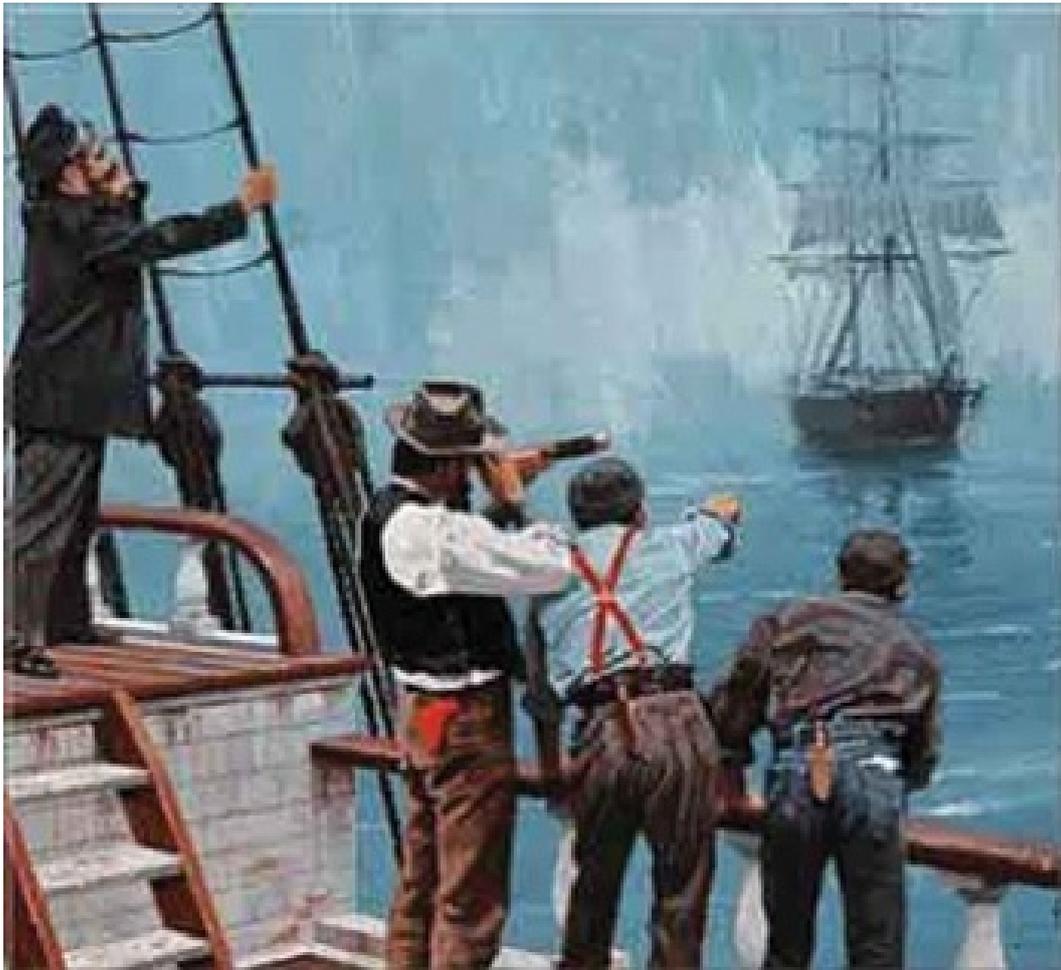
El capitán Briggs del *Mary Celeste*, nacido en Marion, Massachusetts; siendo abstemio llevaba un cargamento de alcohol para fabricar vino peleón al otro lado del Atlántico.

El *Mary Celeste* llega a Gibraltar conducido por sólo tres marinos, el primer oficial del *Dei Gratia* Oliver Deveau y otros dos hombres del mismo barco. Ante la estupefacción de las autoridades gibraltareñas, el capitán Morehouse cuenta una historia que hará las delicias de la prensa y los libros de temas esotéricos durante muchos años: el día 4 de diciembre, como a media distancia entre Santa María de Azores y el cabo San Vicente, el *Dei Gratia* avistó otro buque similar a una distancia de entre tres y cuatro millas, siguiendo un rumbo errático y con las velas cazadas «de la mala» (acuarteladas) para el viento reinante, es decir, como si la brisa, del norte en aquel momento, llegara del sur. Como decimos los marinos, hicieron por él, y, para su consternación, se trataba del *Mary Celeste*, sin rastro de presencia humana a bordo.

Enviado Deveau en un bote, este no pudo sino confirmar que en el *Mary Celeste* no había nadie: la ropa, dinero y efectos personales de todos estaban en su lugar, la mesa con restos de comida y la cocina limpia, faltando, como se ha dicho, la embarcación auxiliar y los instrumentos y documentación mencionados, lo que sugería un repentino abandono de la tripulación por motivos desconocidos.

La declaración de lo hallado por Deveau era muy interesante: no encontró rastros de lucha, sangre o desperfectos que pudieran sugerir un motín, pero otras fuentes señalaron que el tambucho de popa de acceso a la cabina principal había sido reforzado como para resistir un asedio. Además, el peto de arriado del bote estaba abierto, y pendían restos de una amarra, como si hubiera sido cortada precipitadamente. La escotilla principal y las de carga estaban cerradas, pero el tambucho y la de la despensa permanecían abiertas; cerca de una de ellas, para consternación del primer oficial del *Dei Gratia*, apareció un sable manchado con algo que parecía sangre. Deveau halló también en cubierta la barra de sondeo de la cala, lo que le empujó a entrar dentro del barco a investigar; desde luego, si fue como contó, le echó valor. Midiendo el agua en la sentina, encontró casi un metro, lo que los cronistas no encuentran muy grave, pero a nosotros, en un barco del tamaño del *Mary Celeste*, nos parece nivel alarmante, que habría obligado a una actuación inmediata ante el inminente hundimiento; aunque, desde luego, no a abandonar el barco precipitadamente.

Aún más interesante: entre la carga de barriles de alcohol se encontraron nueve vacíos o deteriorados, no especificándose si lo estaban por hallarse mal estibados o alguien los había maltratado para abrirlos, comprobación que se antoja fundamental. El cuaderno de bitácora y la pizarra del puente incluían anotaciones normales hasta el 25 de noviembre, es decir, diez días antes de que el *Dei Gratia* encontrara el buque abandonado. Morehouse pensó en qué podría haberle pasado a la familia Briggs, o cómo podía llevar a cabo un rastreo en su busca; su segundo, más práctico —y posiblemente acuciado por la tripulación— le sugirió la posibilidad de tripular el *Mary Celeste* y solicitar por él la correspondiente recompensa. No fue fácil convencerle, pero, al final, Morehouse cedió. El *Mary Celeste* fue tripulado por el primer oficial y dos marineros. Mientras se mantuvo el buen tiempo ambos buques se mantuvieron en conserva, pero una repentina tormenta los sorprendió en la boca del Estrecho, llegando a recalar sobre el Espartel, lo que permitiría al *Dei Gratia* llegar a Gibraltar un día antes, ya que los vientos soplaban a favor y los barcos avanzan con más rapidez cuando esto sucede.



Pintura figurada del momento de suspense en que el *Dei Gratia* avista el *Mary Celeste* en la ruta de las Azores.

FORMULANDO TODO TIPO DE HIPÓTESIS

Naturalmente, lo primero que se hizo fue desconfiar de Morehouse y su tripulación; era mucha casualidad que hubieran encontrado al *Mary Celeste* precisamente ellos. Además, los diferentes tripulantes del *Dei Gratia* incurrieron en contradicciones al declarar, y otros muchos puntos de la declaración y hechos no encajaban. Fueron acusados por la prensa de farsantes, conspiradores y asesinos. Se nombró una comisión investigadora a cargo del procurador del Almirantazgo británico, Solly Flood, que dijo haber llevado a cabo una completa investigación, concluyendo en su informe que no era posible esclarecer la desaparición del capitán, su familia y los tripulantes. El famoso sable, la prueba más llamativa, sólo tenía óxido. El misterio,

pues, estaba servido.

La misma investigación no pudo encontrar nada contra los tripulantes del *Dei Gratia*, así que la compañía de seguros se decantó por la teoría de una combustión espontánea de la carga que ahuyentó a la tripulación, extinguiéndose luego por sí sola, de lo que tampoco consta si se hallaron o no pruebas. Así que la hipótesis de la implicación del *Dei Gratia* quedó descartada, y Morehouse y los suyos cobraron una indemnización de más de ocho mil dólares.

Las dos hipótesis juzgadas como más verosímiles por los entendidos no eran tan diferentes. La más espeluznante defendía que los marineros, después de ingerir el alcohol, atentaron contra el capitán y su familia, tirando los cadáveres por la borda; luego, horrorizados por su acto, abandonaron el barco en un acto final de insensatez. En otra hipótesis menos truculenta, se consideró que el vaciado accidental del alcohol de las barricas vacías pudo producir una acumulación de gases en la cala, origen de una pequeña explosión; si quedaron llamas o algún incendio, capitán y tripulantes pudieron pensar que todo el barco explotaría y lo abandonaron sin pensarlo dos veces. La amarra del bote falló inesperadamente, así que, una vez extinguidas las llamas por sí solas, ya no pudieron regresar. Esta última se parecía notablemente a la que aceptó la aseguradora.

Pero hubo muchas más; el capitán Millet propuso en 1924 que el *Mary Celeste*, fuera de su derrota por los fuertes vientos o una mala recalada sobre el cabo de San Vicente, llegó a la costa africana (la costa de Salé, actual Marruecos) para ser abordado por piratas en plena encalmada. Briggs y su gente abandonaron el barco huyendo y fueron perseguidos por los malhechores, lo que dejó el bergantín solo al impulso de sus velas, que lo llevaron de vuelta a la ruta de Azores. La teoría no era mala y algún navegante de la época (como Joshua Slocum en su obra *Navegando en solitario alrededor del mundo*) sufrió estos ataques en la zona, pero no encajan los tiempos. Para que el *Dei Gratia* lo encontrara tras esta aventura de ida y vuelta a Marruecos, el *Mary Celeste* tenía que haber cruzado el Atlántico a tal velocidad que sus singladuras fueran capaces de hacerle rivalizar con los doce días, cuatro horas, un minuto y diecinueve segundos que invirtió la goleta *Atlantic*, de Charlie Barr, en 1905 para batir el récord de este océano.

Nada impide, por supuesto, que el *Mary Celeste* hubiera chocado contra un pulpo o un calamar gigante, huyendo del cual se produjo la evacuación. O que antes de otros mundos pudieran secuestrar al capitán Briggs, su familia y los tripulantes, no mostrando interés alguno por el barco o el cargamento, como sugerirían después los textos esotéricos. En cualquier caso, quedaba por averiguar el paradero de Briggs, su familia y su gente; resultaba reveladora la desaparición de la embarcación auxiliar y de los aparatos de navegación, pues podría indicar que Briggs preveía una larga y difícil navegación. En este último caso, la cuestión vuelve a ser la misma: ¿A dónde fueron? ¿A las Azores? ¿Tal vez a África? Y, sobre todo: ¿por qué se abandonó el buque?



Trágicamente desaparecidas, la mujer, Sarah, y la hija del capitán Briggs, polarizaron la atención de la prensa sobre el caso.

Queda también la posibilidad de un motín. Pueden ser de ayuda, en este sentido, las palabras escritas por el ya mencionado solitario navegante estadounidense Joshua Slocum, que, no mucho tiempo después, en 1887, sufrió uno en las costas brasileñas a bordo de su bricbarca *Aquidneck*, que le obligó a matar a dos de sus tripulantes:

Quizá convenga explicar aquí a las personas que no conocen los usos y costumbres vigentes en los barcos que la tripulación tiene sus cuarteles en la parte de proa del barco, donde, en puerto o en horas de descanso, deben permanecer, sin situarse nunca más atrás del palo mayor. De ahí la expresión «a proa del mástil».

En otras palabras, que la fortificación del tambucho difícilmente respondería a una amenaza interna —desde que se transgrede esta frontera, el capitán tiene tiempo de armar un arma y disparar, como le sucedió a Slocum— sino a una amenaza exterior, lo que concordaría con los nulos indicios de lucha a bordo. Pero ¿quién pudo intentar atacar al *Mary Celeste*?

Esto último abre de nuevo la hipótesis de los piratas; se derrumba, sin embargo, fácilmente. Los piratas pudieron, en efecto, abordar el *Mary Celeste* y matar a su tripulación pero ¿por qué abandonar el barco con todo su cargamento después?

Aparte de que, en las grandes extensiones oceánicas, los ataques piráticos son muy raros; en cualquier caso el buque atacado nunca queda en navegación sobre la ruta en la que fue sorprendido, como el *Mary Celeste*.

¿POSIBLE RECONSTRUCCIÓN?

Transgrediendo ya la línea de la realidad, pasemos a las conjeturas, intentando que todas las piezas de este complicado puzzle encajen. Establezcamos unos hechos básicos: la desaparición de la tripulación, que al *Mary Celeste* lo encontró el mismo barco que lo despidió (el *Dei Gratia*) y que el cargamento permaneció a bordo, pagando el seguro religiosamente y sin grandes dificultades. Todo podría haber sido un triple acuerdo entre ambos capitanes, y un colaborador —posiblemente el agente— de la aseguradora.

El plan pudo ser el siguiente: el capitán del *Mary Celeste* vendió el barco al del *Dei Gratia* por un valor menor del asegurado, con la pretensión de cobrar este último por el barco rescatado su importe aproximado, donde estaría incluida la «remuneración» del agente de la aseguradora. Ambos barcos atravesaron el Atlántico independientemente, fijando un punto de *rendez-vous* («encuentro») en las proximidades del Estrecho de Gibraltar, tal vez a sotavento de San Vicente, en el saco de Cádiz. Allí se entregó el dinero y desembarcó la tripulación del *Mary Celeste*, que se dirigiría a Portugal o Tánger, en África, ciudad en la que era posible emprender una nueva vida sin ser localizados. El último punto tiene a su favor la recalada sobre el Espartel, injustificable de otro modo para un marino experimentado, pues significa que se ha dejado abatir excesivamente por el meandro este del anticiclón de las Azores, con riesgo de no poder tomar el Estrecho y verse empujado sobre la costa atlántica marroquí; circunstancia sólo permitida por un piloto bisoño o muy descuidado.

La historia del encuentro del barco abandonado sería, pues, completamente falsa, inventada para no tener solución y desorientar a los investigadores durante años, como, en efecto, se habría conseguido. El *Dei Gratia* y el *Mary Celeste* llegaron felizmente a Gibraltar, pero la historia no era tan creíble como habían pensado y necesitaron apoyo de la aseguradora para que, finalmente, se diera por buena. Pero la prensa y el esoterismo no tragarón, obligando con su insistencia a que quedara abierto el caso. Finalmente Morehouse apenas conseguiría como indemnización una cuarta

parte del valor del cargamento, con lo que la jugada fue una ruina por la que no podía protestar so pena de verse acusado de fraude inmediatamente.

Desde luego que esta hipótesis presenta puntos débiles que ya se formularon en su día: no tiene sentido hablar de acuerdo cuando Briggs era propietario de una parte del barco, y, por lo tanto, según la ley de salvamentos vigente a la sazón, habría tenido que pagar. Se debe, pues, contemplar la hipótesis con distancia y ojo crítico, pues supone dar por hecho la falta de honorabilidad de dos capitanes contra los que nada se ha podido demostrar y que no pueden defenderse. Básicamente, pues, injusta y rechazable hasta que se aporten pruebas o indicios. A su favor pesa también el hecho de que ambos capitanes gozaban de excelente reputación. Supone, sencillamente, una hipótesis de trabajo que da lugar, inevitablemente, a otras variables: para poner a salvo la reputación del capitán Briggs, puede que el acuerdo se llevara a cabo a sus espaldas, con el resto de la tripulación del *Mary Celeste*. En cualquier caso, la falta de datos fidedignos refleja una investigación poco escrupulosa en este como en otros muchos casos de barcos siniestrados.

Por último, decir que los datos que aportan los libros esotéricos acerca de la fama del *Mary Celeste* como barco maldito —cuyos capitanes habían padecido desgracias de todo tipo, seguidas de accidentes de navegación— parecen gratuitos y carentes de cualquier valor como indicios acerca de lo sucedido. En aquella época era normal que pequeños buques mercantes como este sufrieran todo tipo de pequeños incidentes, siniestros, etc., y hay que decir sobre el particular que el *Mary Celeste* no era uno de los más castigados ni de peor suerte; leer al respecto *La Bestia* de Joseph Conrad. Sí resulta singular, como ya se dijo, la fama que ha logrado por el extraño suceso que le afectó, gracias al cual su nombre ha perdurado con fuerza en el imaginario común, llegando hasta nuestros días. En gran parte, esta fama del buque pudo traerla un relato publicado en 1884 en el *Cornhill Magazine*, en el que el *Mary Celeste* se convierte en escenario de una historia delirante de suicidio de un capitán desesperado por la desaparición de su familia, firmado por un tal J. Habakuk Jephson, seudónimo tras el que se esconde la identidad de *sir* Arthur Conan Doyle, el padre de Sherlock Holmes, en una pieza literaria que entendemos de muy dudoso gusto e inspiración.



Grabado dramatizado del estado de la mar y las velas en que se halló el *Mary Celeste*; en realidad, para poder llevar a cabo el abordaje las condiciones debían ser más benignas.

Las dudas que genera el nombre del bergantín, planteando si realmente se llamaba *Mary Sellars* en el registro, nos han llevado a una pequeña investigación en el magnífico libro de Cutler *Queens of the Western Ocean*, (prologado por el mismo almirante Chester W. Nimitz) donde se detalla al completo la flota velera estadounidense a mediados del siglo XIX. Lo primero que se debe decir es que había decenas de barcos con características similares al *Mary Celeste*; encontramos al menos trece con el nombre de «Mary», de mayor a menor: *Mary Ogden*, *Mary Washington*, *Mary Matilda*, *Mary Lucretia*, *Mary D. Lane*, *Mary Hamilton*, *Mary Stedman*, *Mary Emma*, *Mary Varney*, *Mary Silsby*, *Mary Jane Lonan*, *Mary A. Howland* y *Mary Archer*, todos veleros, bergantines o *schooners* («goletas») de entre 84 y 934 toneladas de desplazamiento, construidos entre 1838 y 1858. Los que más se aproximan al «retrato» del *Mary Celeste* son el *schooner Mary D. Lane*, de 398 toneladas, construido en 1853 en East Haddam, y el bergantín *Mary Hamilton*, del mismo año y 292 toneladas, perteneciente a la Established Line y cuyos capitanes fueron los señores A. B. Walker y S. S. Jordan. Pero del *Mary Celeste* o el *Mary Sellars* ni rastro; es aquí, y en este punto del primer capítulo, donde se verifica una tesis que veremos confirmada en este trabajo, como es que los más extraños sucesos se producen casi siempre en contingentes muy numerosos y vulgares. De hecho, la historia del *Mary Celeste* no era nada nuevo ni original. Antes de su aparición sin nadie a bordo, se había encontrado del mismo modo, en 1849, el pesquero holandés *Hermania*, con evidencias de colisión y el bote aún en los

pescantes. El 26 de febrero de 1855, el velero *James B. Chester*, de tres palos, fue encontrado por el *Marathon* con las sillas revueltas y los botes en su sitio, pero sin nadie a bordo. Y, tras el incidente del *Mary Celeste*, apareció en 1884 el bergantín *Resolven* en casi idénticas circunstancias. Resulta curioso que los textos sobre misterios no hayan profundizado en estos casos, cada uno de los cuales habría necesitado, reivindicándoles, a su Arthur Conan Doyle particular.

Por lo que respecta al resto de la vida del *Mary Celeste* con nuevas tripulaciones, se prolongó durante doce años. Finalmente, en 1884, un capitán desaprensivo, Gilman C. Parker, de Massachusetts (es decir, paisano de Briggs), lo estrelló en un arrecife de coral en Haití para tratar de cobrar el seguro. Descubierta el pastel y la culpabilidad de Gilman, este se libró no obstante por tecnicismos legales, quedando su mala acción en el olvido. Pero el que fuera su desgraciado buque, el *Mary Celeste*, aunque dejara su aparadura contra los crueles filos del coral caribeño, ha trascendido a la inmortalidad como el buque fantasma sin tripulación por antonomasia, en uno de los más extraños e intrigantes sucesos navales de todos los tiempos.

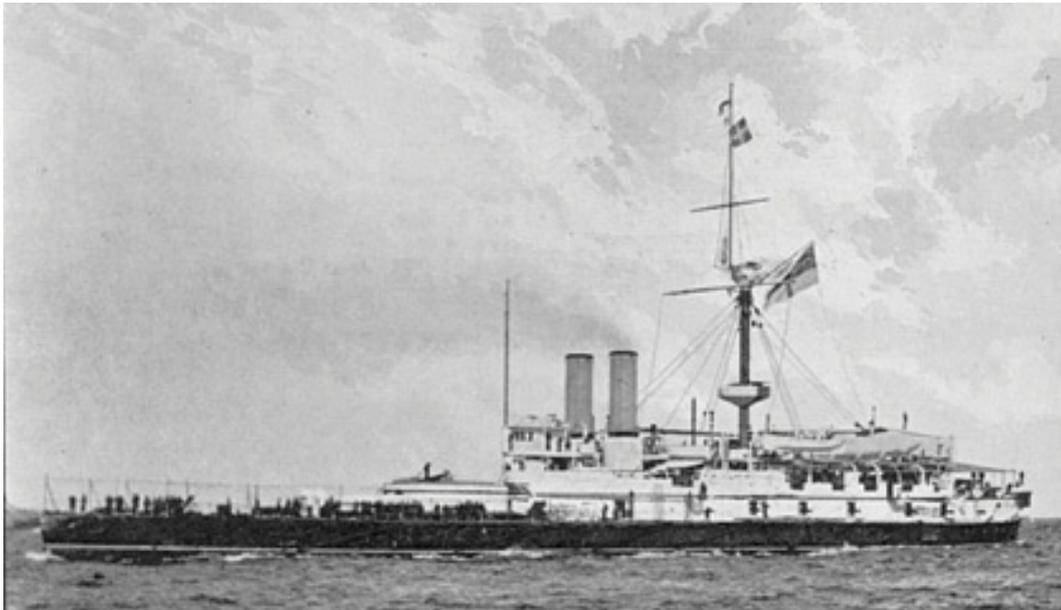
Capítulo 2

Un accidente inexplicable

Inverosímil abordaje de los acorazados *Victoria* y *Camperdown* frente al Trípoli sirio (1893)

BUSCANDO JUSTIFICAR LO INJUSTIFICABLE

A comienzos de la última década del siglo XIX tuvo lugar, en lo que hoy son aguas libanesas, un siniestro naval que incluso a los cronistas contemporáneos les cuesta explicar: el buque insignia de la todopoderosa Mediterranean Fleet británica, el acorazado *Victoria* de reducto central (bautizado en honor de la soberana imperial), fue abordado por otro acorazado —más modesto— de la misma flota durante una evolución maniobrera para tomar un fondeadero. A resultas de la embestida, el buque insignia, con una enorme brecha de 3,5 metros bajo la línea de flotación, se fue a pique con 23 oficiales y 336 suboficiales y marineros a bordo, mientras que el involuntario autor del abordaje, el *Camperdown*, resultó con tan graves averías en roda y tajamar que estuvo también a punto de hundirse. ¿Tan difíciles de manejar eran estos tremendos buques blindados repletos de cañones a los que propulsaban modernas máquinas de vapor alternativas? ¿Qué había podido pasar para que dos barcos de guerra modernísimos (el *Victoria* apenas tenía seis años y poco menos de diez el *Camperdown*) tripulados por las mejores tripulaciones del imperio británico y mandados por los comandantes y almirantes más expertos hubieran podido, a pleno día, materializar semejante barrabasada?



El acorazado *Victoria* en una foto de la época que muestra el imponente aspecto de estos gigantescos vapores de transición.

La respuesta no fue, ni mucho menos, inmediata, puesto que varios de los mandos —entre ellos el superior, el vicealmirante en jefe de la Mediterranean Fleet *sir* George Tryon— desaparecieron en el accidente, y hubo que esperar a que el averiado *Camperdown* llegara a Malta para que su vicealmirante de bandera, comandante y subordinados redactaran la obligada declaración tras haber reflexionado muy seriamente sobre lo que había sucedido y las consecuencias que pudiera tener la evidencia de los hechos y lo que declararían por escrito, examinado con lupa por toda una comisión de sesudos expertos y recalcitrantes leguleyos. Era inevitable, habiéndose perdido un valiosísimo buque casi nuevo y muerto más de tres centenares de personas. La Royal Navy precisaba una explicación: una de sus mejores divisiones, con la que se pretendía la hegemonía territorial sobre el Mediterráneo paseando bandera y fulgor del imperio en tiempo de paz, acababa de protagonizar el más espantoso de los ridículos demostrando que no necesitaba enemigos para sufrir graves pérdidas. Todo ello a ojos de sultanes, jedives, señores de la guerra, jeques, prebostes, pachás y simples bandidos palestinos que, lejos de hallar en la Royal Navy al «Hermano Mayor» dominando «sus» mares, contemplarían ahora a los buques ingleses con la disimulada sorna de ver qué nuevo numerito de circo estarían preparando.

Son los gajes del oficio cuando se intenta practicar una política intimidatoria de ostentación de la fuerza: es preciso tener mucho cuidado con el espectáculo que se ofrece, pues, de forma imprevisible, puede acabar mostrando todo lo contrario de lo que se pretende. Por supuesto, alguien tuvo que pagar el desaguisado, y el más a mano, en estos casos, suele ser el muerto. Sobre todo cuando, como en el presente, el propio vicealmirante Tryon, una vez consumado el abordaje, había confesado —según testigos cuya veracidad nadie cuestionó— que *its all my fault*, es decir, «todo

es culpa mía», facilitando así, con gallardía, los trámites legales. Lo cierto es que *sir George*, reconocido como uno de los mejores almirantes de su tiempo, con impresionante historial y valorado tanto por el almirantazgo como por sus compañeros, nunca había sido persona fácil; tenía fama de autoritario, intolerante e imprevisible, cualidades todas que no son de extrañar en un almirante victoriano al que se exigía reflejar en su talante las cualidades del soberbio imperio británico de ultramar.

Sir George lo hacía en forma inmejorable, con su perfil totémico inmutable y el cigarro en la boca, gritando brusquedades a sus subordinados por las que era muy famoso; como diría un reportero, cada día daba un titular para rumores de la tripulación. En lo referente a los fastos, el año anterior al accidente y en compañía de sus capitanes y estado mayor había sido recibido por el Sultán del Imperio Otomano, causándole (suponemos) una gran impresión. Entre sus mejores virtudes, muy apreciadas en la Royal Navy desde tiempos de Nelson —aunque no siempre compartidas— estaba su carácter innovador y heterodoxo, que trataba siempre de inculcar a su gente. Esta actitud le llevaba a pretender que los demás «interpretaran» sus intenciones sin comunicárselas previamente, pretensión valiosa (de llegar a alcanzarse) en tiempos en que las comunicaciones aún se hacían por banderas, semáforos y altavoces, es decir, estaban en pañales. Proceder temerario, no obstante, en otros casos: sin ir más lejos, las situaciones domésticas, pues precisamente no averiguar a tiempo los anhelos del cónyuge es una de las principales causas de divorcio.

Así pues, con este personaje desaparecido presto a cargar con el mochuelo, los subordinados —que, no lo olvidemos, le abordaron y echaron a pique— consiguieron aliviarse toda responsabilidad por el conocido eximente de obediencia debida, que parecía cuadrar a este caso como anillo al dedo; aún más —según se rumoreó después— a una institución como la Navy británica, para la que las decisiones assemblearias y las vivaces iniciativas unilaterales podían ser tan indigestas como un ataque por sorpresa de la aviación japonesa a la principal base naval. El muerto, evidentemente, al hoyo, el *Victoria* a su acogedora tumba mediterránea —donde ya lo estarán tanteando los inevitables buceadores israelitas para sus prácticas— y el vivo, al bollo, que, para la Mediterranean Fleet decimonónica significó el pronto relevo de todos estos acorazados «pre-*Dreadnoughts*» con el cambio de siglo, puesto que, al fin y al cabo (como sabemos ahora) no eran más que productos desequilibrados de una época en que la ingeniería naval no tenía las ideas claras en cuestiones fundamentales, como la máquina de vapor adecuada para el servicio naval, cuánto había que proteger y blindar los buques de guerra y, sobre todo, dónde diablos poner, a bordo de un barco, los formidables cañones que la industria siderúrgica estaba produciendo a la sazón.

De esta forma, al menos, los cronistas pudieron solventar la difícil cuestión de lo sucedido explicándolo someramente. Lo cierto es que no es tan fácil y, como se habrá sospechado, si se desea ahondar en la explicación, es preciso repasar la génesis,

desarrollo y manejo de los acorazados de entonces, que, no lo olvidemos, como los ejecutantes de un baile o los jugadores de un equipo, fueron responsables finales del desaguisado, aunque que resulte más cómodo, como siempre, echar la culpa al entrenador.

ARMADOS Y PELIGROSOS

A mediados del siglo XIX la cuestión del acorazado no era tema baladí; la definición del nuevo rey de los mares, sustituto del clásico navío velero de línea con costados horadados por decenas de troneras para disparar los cañones, ocupaba a los estados mayores de las armadas más poderosas del mundo. En marzo de 1862, las primeras respuestas habían llegado del otro lado del Atlántico, donde la guerra de Secesión estadounidense dio lugar al célebre combate de Hampton Roads, un fondeadero en la desembocadura del río James. Los nordistas habían bloqueado este río con cinco fragatas clásicas de madera —*San Lorenzo*, *Roanoke*, *Congress*, *Cumberland* y *Minnesota*— esperando rendir por hambre la capital sudista, Richmond, hacia la que avanzaba el temible ejército del general McClelland. Pero los confederados capturaron una sexta fragata en astilleros, la *Merrimac*, a la que, cortando el casco casi a la altura de la flotación, los habilidosos señores Brooke y Porter dotaron de un motor de vapor, superponiendo luego un infame casetón de raíles de ferrocarril (la única fundición que se hacía en el sur) en el que albergaron doce cañones capturados en la toma de Norfolk. El apaño resultante era un prodigio de ingenio casero, nada vistoso; aunque, de hecho, representara la materialización del primer acorazado del mundo capaz de entrar en combate.

Los yanquis, bien informados de lo que se cocía en las salas de «bricolaje» enemigas, encargaron a un excéntrico y talentoso ingeniero de procedencia sueca, Ericsson, el antídoto contra el «monstruo» sudista, el *Monitor*, materializado en menos de cien días embutiéndole nada menos que cuarenta inventos. El aspecto de este «embutido», no obstante, dejaba que desear; se trataba de una especie de plancheta flotante movida a vapor con una torre de cañones giratoria encima, que hoy nos parece tan simple como el mecanismo de un botijo, pero que entonces era una sensación innovadora tan impactante como las tabletas contemporáneas. En la mañana del 8 de marzo, la *Merrimac*, rebautizada *Virginia*, descendió por el río y, sorprendiendo a las fragatas yanquis del bloqueo, hundió a espilonazos la

Cumberland, obligando a embarrancar a la *Congress*. Destruir ambas fragatas y verificar los caballerosos procedimientos de la época llevó su tiempo y se hizo de noche; cuando, al día siguiente, regresaba la *Virginia* a concluir el trabajo, resultó que le estaba esperando el *Monitor*, con el que, después de cañonearse durante tres horas inútilmente —las balas rebotaban en el blindaje de ambos barcos— hubo que declarar combate nulo. La *Virginia*, río arriba, acabó siendo destruida para evitar la captura, y el *Monitor*, cuando quiso afrontar la mar, se fue a pique como una piedra frente al cabo Hatteras con dieciséis hombres y todos sus inventos dentro para solaz del dios Neptuno; al menos, había evitado la destrucción de las otras tres fragatas nordistas.

Como resultado de este combate, los almirantazgos razonaron que no se podía construir ni un barco más sin blindar; los franceses dieron el primer paso con la *Gloire*, fragata de vapor que, blindada con planchas de hierro de once centímetros y almohadillado de teca, llevaba treinta y ocho cañones y era capaz de alcanzar los catorce nudos, dejando anticuado todo lo anterior, puesto que un navío clásico no podía dañar a la *Gloire* y esta, sin embargo, era capaz de destruir a su oponente a cañonazos o al espolón, como había demostrado la *Virginia* en Hampton Roads. Los mosqueados ingleses respondieron con un armatoste mucho mayor, el *Warrior*; el propio George Tryon, en su largo historial, participó de la génesis y materialización de los grandes buques acorazados, pues le nombraron segundo comandante de quilla del invento. Se trataba de un vapor enorme (116 metros de eslora) y estilizado, de más de nueve mil toneladas, al que propulsaban dos máquinas de vapor horizontales de sistema Penn, las cuales, dando mil doscientos cincuenta caballos cada una, permitían también rozar los catorce nudos a pesar de todo el complejo aparejo velero, al que no se había renunciado. Se le armó con treinta y seis cañones de diferentes calibres.



Almirante de la Escuadra Británica del Mediterráneo George Tryon, que pereció en el naufragio del *Victoria*. Autoritario, heterodoxo y complejo, en su acto final reconoció galantemente su error.

El *Warrior* —que, restaurado, existe aún en los muelles de Portsmouth— era en realidad experimental, pues, de forma similar al *Monitor*, incorporaba no pocos inventos, como la hélice izable (para navegar cómodamente a vela), el cañón giratorio de popa, los ascensores de municiones y un largo etcétera; blindado de forma similar al *Gloire* con planchas de hierro y teca, empezó a mostrar graves defectos de los acorazados, como su compleja maniobra, la dependencia del suministro de carbón y, especialmente —de lo que el joven Tryon debió tomar muy buena nota— la aterradora falta de capacidad evolutiva. Los propios británicos reconocen que los cuatro timoneles —según condiciones de viento y mar— podían transformarse en ocho e incluso dieciséis actuando sobre las gigantescas ruedas del timón. En otras palabras, si el *Warrior* prefería seguir recto, era mejor para el comandante no contradecirle. Evolucionando con sus semejantes, resultó un verdadero peligro, abordando en 1868 a su matalote de proa, el *Royal Oak*, que le

arrebató el mascarón, quedando como trofeo en poder de los marineros de este; terrible prueba para la honrilla de la dotación del *Warrior*. Pero, al fin y al cabo, era sólo una pérdida intangible, un adorno; se tendría que perder, como sabemos, mucho más intentando que los acorazados ingleses maniobraran a salvo de sus congéneres.

En cualquier caso, y para gigantismo naval, en aquella época la iniciativa privada, de la mano de la Revolución Industrial —con todas sus glorias y miserias—, estaba dejando pequeñas a las armadas de guerra; no hay más que ver el vapor mixto (ruedas de paletas y hélice) *Great Eastner*, contemporáneo del *Warrior*, dos veces y medio más grande y el doble de largo, aparejado con seis mástiles y cinco chimeneas, al que el mismo Julio Verne quiso homenajear en una de sus mejores novelas: *Una ciudad flotante*.

¿DÓNDE PONEMOS LOS CAÑONES?

La siguiente prueba del acorazado en combate no tardaría en llegar: la batalla de Lissa, librada en el verano de 1866 entre la flota italiana, fuerte en doce modernos y variopintos acorazados bajo el mando del almirante Persano, y la austriaca, a cargo del vicealmirante Wilhelm von Tegetthoff, con siete blindados y un navío clásico, el *Kaiser*. Esta sangrienta batalla hay que enmarcarla dentro de la guerra que libraron latinos y prusianos para que los primeros lograran su independencia de la mano del conde de Cavour. La Marina italiana se formó uniendo las precedentes borbónica, sarda, pontificia, siciliana y toscana; alineaba clásicas fragatas acorazadas (dos de ellas construidas en los Estados Unidos, *Re Di Italia* y *Re Di Portogallo*, aparte de otras cuatro italianas, *Ancona*, *Castellfidardo*, *San Martino* y *Regina María Pía*) y un buque revolucionario, el ariete acorazado *Affondatore* («Desfondador») que concedía toda la prioridad al combate de embestida, es decir, usando el potente espolón metálico de proa del que iba dotado.

Por su parte, la flota austriaca, mucho más modesta, tenía sólo cinco fragatas acoradas, dos grandes y potentes, *Ferdinand Max* y *Habsburg*, y otras tres más antiguas, *Kaiser Maximilian*, *Prinz Eugen* y *Don Juan de Austria*. Su principal desventaja era que, habiendo tenido que renunciar a los cañones Krupp suministrados por Prusia, estaban todas ellas artilladas con cañoncitos de juguete. Tegetthoff, mostrando decisión e iniciativa, decidió atacar confiando únicamente en los espolones de sus vapores como arma de combate; sucedió así la paradoja de que la

flota que disponía de un ariete acorazado (la italiana) resultaría sometida a un demoledor ataque de embestida al abordaje.

Al alba del día 19 de julio, los austriacos, navegando a más de once nudos, sorprendieron a la heterogénea flota italiana, que protegía el desembarco en la isla de Lissa, treinta millas al sur de la actual ciudad croata de Split. Apresuradamente, los latinos trataron de formar su línea de acorazados, con el *Re Di Italia* en el centro, seguido del cañonero *Palestro* y las también fragatas *San Martino*, *Re Di Portogallo* y *Regina María Pía*. En aquel inoportuno momento, con el clímax de la batalla a punto de alcanzar la cumbre, el flamante *Affondatore* se incorporaba a la línea italiana procedente de Inglaterra y Persano no tuvo mejor idea que detener su buque insignia, el *Re Di Italia*, para transbordar a él. Si ya la línea anterior italiana no era ninguna maravilla, su propio almirante se encargó de desbaratarla por completo.

Por el hueco penetraron, veloces y humeantes, los audaces austriacos, encabezados por el *Ferdinand Max*, al que el *Re Di Italia*, de nuevo en movimiento, sólo pudo esquivar a duras penas. Detrás venían los *Kaiser Maximilian* y *Don Juan de Austria*, quedando el ex buque insignia italiano combatiendo en inferioridad y con graves apuros. El *Re Di Portogallo* trató de ayudarlo, pero el *Kaiser*, un navío clásico a vapor, le obligó a combatir con él; su adversario quiso espolonearlo, pero el *Kaiser* lo evitó maniobrando hábilmente con las máquinas y el timón. Los mismos apuros pasaba ahora el buque italiano sin acorazar *Principe Umberto*, sobre el que se abatieron los austriacos *Prinz Eugen* y *Salamander*. Entretanto, el *Affondatore*, humeante, buscaba entre la melé alguien a quien embestir, encontrando al escurridizo *Kaiser*. Ambos buques, ariete y navío, estuvieron dando trompadas un buen rato, y cuando al fin el italiano tuvo al enemigo a su merced, no lo quiso rematar por parecerle indefenso.

Tegetthoff no se mostraría tan caballeroso; el maltrecho *Re Di Italia*, con el timón averiado por un disparo, tuvo que parar otra vez. Había llegado casi el mediodía, y el *Ferdinand Max* se encontró delante a este enemigo, aboyado sobre la mar. A toda máquina, le embistió en un choque formidable, penetrando la proa austriaca profundamente en el *Re Di Italia*. Cuando el *Ferdinand Max* dio atrás, la fragata italiana escoró yéndose a pique fulminantemente con 381 hombres a bordo. Persano, desde el *Affondatore* y aun ignorante del desastre, trataba de organizar la flota cuando el cañonero *Palestro* voló por los aires en estallido estremecedor. Por su parte, Tegetthoff, exultante pero sereno, mandó formar sus buques a cierta distancia de los derrotados italianos, que, tras el doloroso repaso, optaron por retirarse rumbo a Ancona, abandonando la partida.

De forma algo apresurada, las conclusiones de Lissa parecieron validar el espolón y la máquina de vapor como elementos definitivos para próximos combates navales; al menos, hasta que los cañones fueran capaces de hacer algo más que las clásicas piezas de mediano y pequeño calibre vigentes hasta la fecha, que nada podían contra la coraza de barcos blindados. Esta fue la causa de que los buques de la generación

del *Victoria* y el *Camperdown* fueran contruidos con enormes espolones de proa, que no distinguían entre amigos y enemigos; montados sobre buques de muy comprometida maniobrabilidad, eran un verdadero peligro capaz de «desventrar» a cualquier buque, como al *Re Di Italia*, en un santiamén.

De hecho, las innovaciones en artillería ya estaban en marcha, con los enormes cañones de trescientos cinco milímetros de boca, luego de cuatrocientos, retrocarga, ánima rayada (para mayor alcance y precisión) y proyectiles explosivos primero — inventados por el francés Paixhans en 1822— y perforantes después (estos a cargo del ruso Makarov, héroe de la guerra ruso-japonesa, en 1894). Sin embargo, estas piezas artilleras eran enormes, y muy pesados sus «soportes» y cureñas para disparar, que podían ser barbetas o torres. ¿Dónde y cómo montar tan aparatosos artilugios a bordo de un barco de guerra como el *Warrior*? La respuesta vino a cargo del director de construcciones navales de la Royal Navy de 1863 a 1870, el ingeniero *sir* Edward J. Reed, que, al mismo tiempo que se libraba la batalla de Lissa, puso en Chatham la quilla de un nuevo *Warrior* muy evolucionado, el *Monarch*, portando, en el centro del barco —a proa y popa de la chimenea— dos grandes torretas con cuatro cañones del trescientos cinco. El buque más poderoso del mundo en su momento.

Claro que, a la par del *Monarch*, estaban sucediendo otras muchas cosas en el «mundo acorazado»; la escuadra española del Pacífico, que operaba una fragata del tipo *Gloire* —la *Numancia*— había demostrado las posibilidades náuticas del acorazado de alto bordo logrando la primera vuelta al mundo de un buque de este tipo. Además, a Reed le salió una especie de rival, el comandante Cowper Coles, pionero del diseño del buque de torres con sus *Prince Albert* y *Royal Sovereign*, engendros experimentales de pésimas cualidades marineras. Con buenas agarraderas políticas e influencia en el almirantazgo, Coles consiguió que le aprobaran la construcción de otro acorazado con dos torres giratorias de trescientos cinco milímetros, el *Captain* que, a diferencia del *Monarch*, en vez de ponerlas en cubierta ubicó en las bodegas, para mayor estabilidad. Así que, para disparar (no quedaba otra) hubo que prescindir de toda la sección media del barco y su tranquilizadora flotabilidad, quedando las bordas del combés a tan sólo dos metros y medio de la flotación. Con hermoso aparejo de fragata, como el *Monarch*, Reed advirtió que la estabilidad del *Captain*, lejos de aumentar, podía verse seriamente comprometida sin el par adrizante del volumen de la sección media. Nadie le hizo ni caso —fue interpretado como ganas de fastidiar a Coles, que era un relaciones públicas de primera— y así es como el *Captain*, la noche del 7 de septiembre de 1871, en un temporalillo volcó y se fue a pique como una piedra durante unas maniobras, a casi un centenar de millas del faro de Finisterre, en Galicia. Cowper Coles y otros notables desaparecieron con él.

La selección natural se había cobrado un terrible tributo. Reed diseñó a continuación acorazados grandes que prescindían del aparejo bélico, los *Devastation* de nueve mil toneladas, primeros del llamado «reducto central» protegiendo

máquinas y órganos vitales del buque, con las torres de artillería de 305 a proa y popa. Equilibrados pero poco llamativos, como el *Monarch*, los *Devastation* y *Thunderer*, de mediados de la década de los setenta, fueron antepasados directos de la clase Almirante (*Collingwood*, *Camperdown*, *Benbow*, *Anson*, *Howe* y *Rodney*), donde encontramos ya a uno de nuestros protagonistas, construidos todos a principios de la década siguiente. Por motivos que ignoramos, el único «pagano» de la serie era precisamente el *Camperdown*, pues habría debido llevar el nombre del almirante Adam Duncan, vencedor de esta batalla.

Inevitablemente, después del buque sencillo y atinado llegaron las salidas de madre. Aquí irrumpen de nuevo en esta historia los italianos que, muy pendientes del desarrollo del acorazado tras el estropicio de Lissa, fueron capaces de materializar, por las mismas fechas que los *Devastation* británicos, dos enormes mastodontes de once mil toneladas que los superaban por completo, los *Duilio* y *Dandolo*, montando cuatro enormes cañones de cuatrocientos cincuenta milímetros cada uno. ¿Cómo había conseguido meter su creador, el inspector del Cuerpo de Ingenieros de la Marina italiana Benedetto Brin, estas piezas monstruosas en un acorazado? Hay que reconocer que con mucho talento, introduciendo la «línea horizontal» oblicua a la crujía del barco. El secreto del *Duilio* se basaba en un casco de gran calado (casi 9 metros) y francobordo muy contenido, con ambas torres montadas al centro, pero a uno y otro lado de la crujía. Se trataba, en el fondo, de un buque mediterráneo de no mucha autonomía, pero ello no fue óbice para que conmoviera a los estados mayores de las marinas más poderosas del orbe y entre ellos, cómo no, al almirantazgo inglés.

Las sobrias y atinadas creaciones de Reed fueron cuestionadas incluso en Estados Unidos, donde un senador llegó a decir que toda la flota de la US Navy (de 1880) podía ser destruida por el *Duilio*; la situación indujo a Reed a quejarse en la Cámara de los Comunes de que le habían copiado un proyecto suyo, y luego se enzarzó con los italianos en inútil polémica de acusaciones y réplicas utilizando el diario *Times*. Los ingleses, de hecho, ya materializaban en Portsmouth su propio «mastodonte diagonal»: el *Inflexible*; de forma sintomática, mientras el *Duilio* montaba su torre de proa a estribor, su similar británico lo hacía en la banda contraria, con piezas de «sólo» cuatrocientos seis milímetros. En cualquier caso, llama la atención que, de forma posterior al desarrollo de acorazados con artillería y reducto en el centro del casco, aparecieran los *Victoria* y *Sans Pareil* de 1890, con configuración que hoy llamaríamos «All Aft» (puente y superestructuras a popa); volvería a suceder en el período de entreguerras del siglo xx, cuando la Royal Navy, inmersa en tiempos confusos de Tratados, desguaces y modernizaciones, dio a luz los formidables acorazados *Nelson* y *Rodney*. Además de llevar todo el «reducto» —con doce cañones de 152 y uno de 254 «fuera»— en popa, el *Victoria* sólo tenía dos cañones principales Armstrong de un calibre extrañísimo, cuatrocientos trece milímetros. ¿Dónde estaba el progreso o la mejora sobre los Almirante o el *Inflexible*? Lo que nos lleva a formularnos una pregunta con un nuevo enfoque del extraño suceso que nos

trae hasta aquí: ¿Se trató de un accidente... o de «selección natural»?

INSTRUCCIONES IMPOSIBLES

Es ahora momento de regresar a las cálidas aguas mediterráneas, donde el *Victoria*, con la insignia de Tryon, y el *Camperdown*, ambos buques de vapor provistos de terribles espolones en la proa como consecuencia de la batalla de Lissa y acarreando cañones de calibres desproporcionados, evolucionaban frente a la costa siria un bochornoso día de junio de 1893 en compañía de otros diez blindados de diverso pelaje de la Mediterranean Fleet, en dos líneas de fila paralelas, distando cada buque del que le seguía un quinto de milla, cuatrocientas yardas (365 metros). El *Victoria* encabezaba la de estribor seguido del *Nile*, el *Dreadnought* y otros tres; el *Camperdown* la de babor, con el segundo al mando, vicealmirante Albert Markham, a bordo; columna en la que navegaba también el *Sans Pareil*, gemelo del *Victoria*.

Tryon y Markham, ambos veteranos oficiales de la Royal Navy, se conocían desde largo tiempo atrás: en los anales constan las maniobras de 1888, donde a George Tryon le había tocado hostilizar un dispositivo de bloqueo al mando de Markham, haciéndole a este la vida imposible con todo tipo de tretas, trampas y añagazas. Finalmente *sir* George sería muy criticado por su presunta desconsideración (en estas maniobras) hacia la población civil por sus métodos. No resulta gratuito suponer que cuando Markham vio quién le había tocado de jefe en la Mediterranean Fleet, ya tenía una clara idea de lo que le esperaba, aunque no pudo adivinar que acabaría liquidándolo.

Sir George no le decepcionó; para este 22 de junio, había previsto una compleja maniobra evolutiva, teniendo en cuenta todo lo que se sabía entonces y hemos ido repasando hasta ahora: la falta de evolución de buques como el *Warrior*; la batalla de Lissa, con el letal empleo del espolón; el aún reciente accidente abordaje —en 1875— de los acorazados *Vanguard* e *Iron Duke*, con pérdida del primero por el espolón del segundo. Pero nada de todo esto (o, quién sabe, tal vez por ello) impidió a Tryon diseñar para su escuadra una confinada maniobra evolutiva llevada a cabo desde una situación de partida ya de muy escaso margen para buques acorazados.

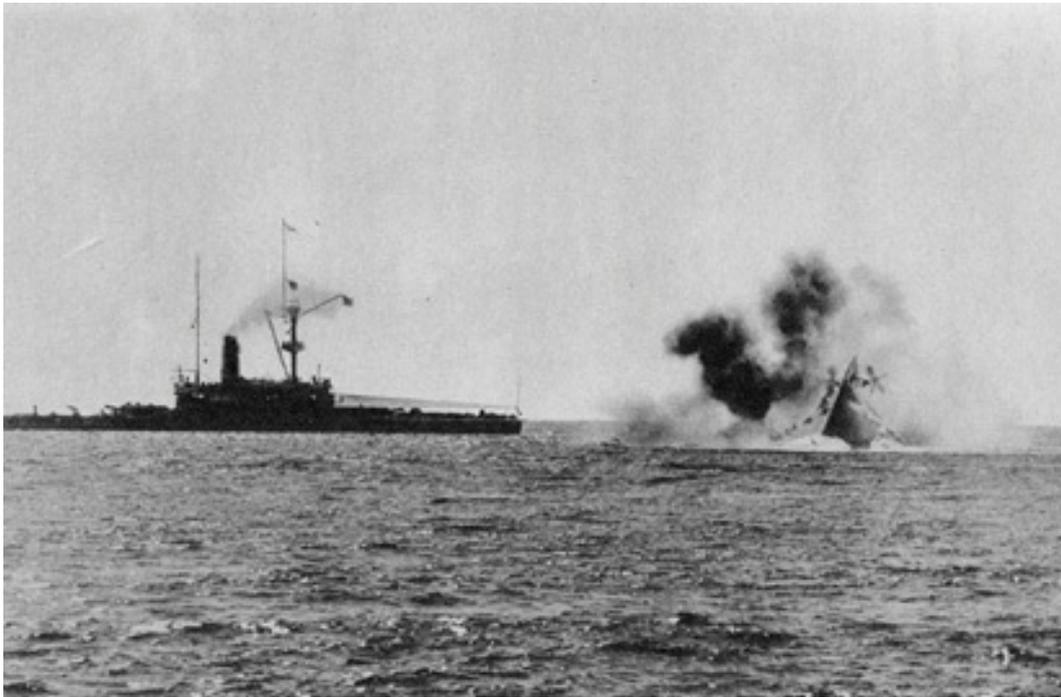
Yendo, en efecto, los buques a dos cables de distancia unos de otros, ambas filas apenas distaban otros seis, es decir, mil doscientas yardas o poco menos de mil cien metros. Si tenemos en cuenta que el arco de evolución o «diámetro táctico»^[1] de un

acorazado de vapor era de unas ochocientas yardas (poco más de 700 metros), a fin de evitar riesgos, los componentes de la Mediterranean Fleet podían evolucionar hacia el exterior, o hacia el interior de la formación sólo una de las columnas. Porque, era evidente, si ambas filas evolucionaban hacia dentro, los radios de giro se interferirían unos a otros, con graves riesgos de abordaje... y de espolón. Pero ¡ay! *sir George* era como era y, tal como cabía esperar, diseñó la maniobra de inversión de rumbo girando hacia dentro ambas columnas.



Espléndida foto del buque gemelo del *Victoria*, el *Sans Pareil* («sin igual») en la que se puede ver que estos acorazados de baja borda y extraño aspecto también podían ser majestuosos.

No se piense que nadie opinó al respecto; la flota inglesa del Mediterráneo estaba tripulada por profesionales, y Tryon no podía intentar algo semejante sin un *briefing* previo, en el que su Jefe de Estado Mayor sugirió que ambas columnas navegaran separadas, al menos, mil seiscientas yardas (algo más de 1.400 metros) distancia todavía muy ajustada pero que tal vez apaciguaría la sed evaluadora de *sir George*. El vicealmirante, por supuesto, aprobó la sugerencia. Lo cierto es que, para buques que necesitaban setecientos metros para girar, lo mejor habría sido separar ambas columnas dos mil yardas, es decir, una milla (1.852 metros), con lo que se hubiera tenido un cómodo margen interior de cuatrocientos metros entre los acorazados una vez invertido el rumbo.



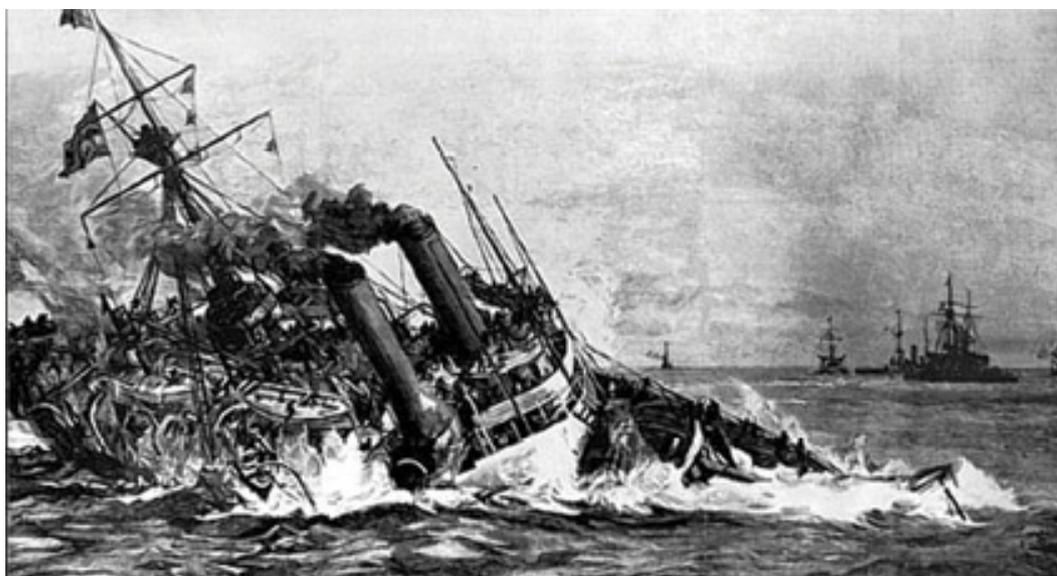
El *Victoria*, bocabajo y del que se ven las hélices, hundiéndose ante el perplejo *Camperdown*, aún preguntándose qué ha pasado tras el encontronazo.

A quienes se hayan perdido con el tema de las unidades, puede que les guste saber que el metro, diezmillonésima parte del cuadrante de meridiano terrestre, no había quedado establecido hasta dos años atrás (1891) tomando una barra con el noventa por ciento de platino y el diez por ciento de iridio proporcionada en 1889 por la primera conferencia de la Oficina Internacional de Pesos y Medidas, unidad a la que la orgullosa Gran Bretaña volvió la espalda como si no existiera. Citamos el caso para aventurar si, en lo que sucedió a continuación, no pudo haber el célebre «error de unidades» tan repetido desde el colegio, hipótesis que añadiremos a la anterior, y más peregrina, de la «selección natural». Los expertos y cronistas navales aventuran si Tryon no pudo confundir radio de giro con diámetro táctico, e incluso si el calor no distorsionó por completo la capacidad perceptiva del almirante. El caso es que, más de un siglo después, nadie ha podido determinar qué fue lo que pasó en este extrañísimo suceso, que pasamos a narrar a continuación.

Para estupor de todos, en efecto, el buque-almirante *Victoria* ordenó formar con las columnas separadas sólo mil doscientas yardas. Por supuesto que el extrañado jefe del Estado Mayor fue el primer «filtro» en saltar, señalando al oficial de señales del *Victoria* que debía haber un peligroso error; el señalero corrió entonces a preguntar al vicealmirante Tryon si eran mil doscientas o mil seiscientas, recibiendo de este la increíble confirmación de mil doscientas yardas, que significaría el fin del acorazado, su muerte y paso a la posteridad cargado con «Uno de los mayores errores de juicio cometidos por un oficial de marina de alto grado». Acto seguido, el señalero recibió de *sir* George la orden ejecutiva de la maniobra planeada, que flameó orgullosa en el mástil del *Victoria* a las 15:30 horas de la tarde para ambas columnas de blindados.

Marchando, como sabemos, en vanguardia de la otra fila de acorazados, el almirante Markham y su capitán de bandera, Burke (que lo era del *Camperdown* en el que ambos navegaban) debieron mirarse espantados; literalmente, no había espacio entre ambas columnas para que los buques giraran, y los dos primeros acorazados, el *Camperdown* y el *Victoria* —y los siguientes después— corrían serio riesgo de abordaje si obedecían. Pero ¿quién se lo decía a *sir* George? Markham debía repetir la orden para su división, así que optó por izarla a media driza y ordenó transmitir al almirante «No comprendo la señal».

Pero si algo tenía Tryon eran los reflejos rápidos y este gatillo fácil sería su definitiva perdición: adelantándose a los estupefactos Markham y Burke, ordenó a su señalero comunicar por semáforo «¿A qué está usted esperando?», acompañado del indicativo del *Camperdown*. Esto fue el colmo para Markham: lejos de atenerse a consultas, el almirante lo avergonzaba delante de toda la flota. «Pues si el almirante quiere correr el riesgo —debió pensar—, lo correremos». Con nuestra mentalidad actual, es evidente que si Markham, superando rubores corporativos, hubiera insistido en que se aclararan las dudas, todo lo que sigue no hubiera sucedido. No obstante, en plena época victoriana, es posible que, en vez de hundir el *Victoria* y cargarse a Tryon, hubiera visto su carrera seriamente afectada. Es condición del marino, en ocasiones, elegir entre algo malo y lo peor; Markham, sin tiempo para pensar, optó por esto último.



Grabado figurativo del *Victoria* yéndose a pique, que da una idea del dramatismo de la situación en la que perecieron 359 miembros de la dotación.

Marchando como iban, a nueve nudos, el *Camperdown* y el *Victoria* sólo tardarían unos tres minutos cada uno en recorrer las apenas mil yardas de su arco de giro; tiempo que, aun siendo muy escaso, debía permitir al menos la desesperada intentona de evitarse el uno al otro, con el timón o actuando sobre la máquina. Sorprendentemente, no fue así, y el primero, llegando un poco más tarde que el segundo, lo abordó en la amura de estribor, justo donde se encontraba un mamparo

que ya no serviría para nada; aunque a bordo del *Victoria* se dio la orden de cerrar todas las puertas estancas un minuto antes de la colisión —¡tan inexorable e inevitable se debió ver!— no dio tiempo a cerrarlas todas, abiertas de par en par por el calor, empeorándose así la inundación. El casco bajo y raso del estrambótico buque insignia tampoco debía ser gran reserva de flotabilidad. Una vez «enganchados» ambos mastodontes blindados en mortal abrazo, siguieron avanzando, medio abarloándose mientras el espolón del *Camperdown*, como gigantesco abrelatas, destrozaba las entrañas del *Victoria*. Entonces, el capitán Burke tuvo que pedir tres veces al horrorizado Markham permiso para dar atrás con una sola hélice, que, por desgracia, obtuvo; pues, como sabemos por Lissa, extraer el espolón de un barco abordado significaba condenarle a seguro e inmediato naufragio por la tremenda brecha abierta en la obra viva.

Así sucedió con el desgraciado buque-insignia de *sir* George Tryon. En quince minutos toda la proa del *Victoria*, con los monstruosos cañones de cuatrocientos trece milímetros de ciento diez toneladas cada uno, estaba cuatro metros por debajo del agua, mientras el buque escoraba imparable a estribor. Se ordenó el abandono del buque; muchos desgraciados marineros que se tiraron al agua por babor resultaron alcanzados y muertos por el giro de la hélice. El vicealmirante Tryon, tras reconocer su culpa como sabemos, le dijo a un guardiamarina: «Chico, no te quedes parado, vete a una lancha». Era ya demasiado tarde: el acorazado zozobró estrepitosamente a cinco millas del puerto de Trípoli, llevándose consigo, además de al vicealmirante Tryon, a más del sesenta por ciento de la dotación. Entre los supervivientes estuvo el futuro comandante en jefe de la Flota Británica Metropolitana, *Home Fleet*, durante la Primera Guerra Mundial, John R. Jellicoe. Por su parte, el *Camperdown*, también muy averiado, hubo de dar varios *cofferdams* y hacer reparaciones de emergencia en proa para no irse a pique, antes de emprender, culpable, camino al tribunal inquisidor que le esperaba en Malta.

FATALIDAD Y OBEDIENCIA DEBIDA

Son muchas, indudablemente, las preguntas que surgen acerca de este extraño e inquietante incidente: ¿Por qué se empeñó *sir* George en mantener las mil doscientas yardas entre columnas después de haber aceptado variar a mil seiscientas en el *briefing* previo? ¿Por qué no quiso responder a la pregunta de Markham? antes de

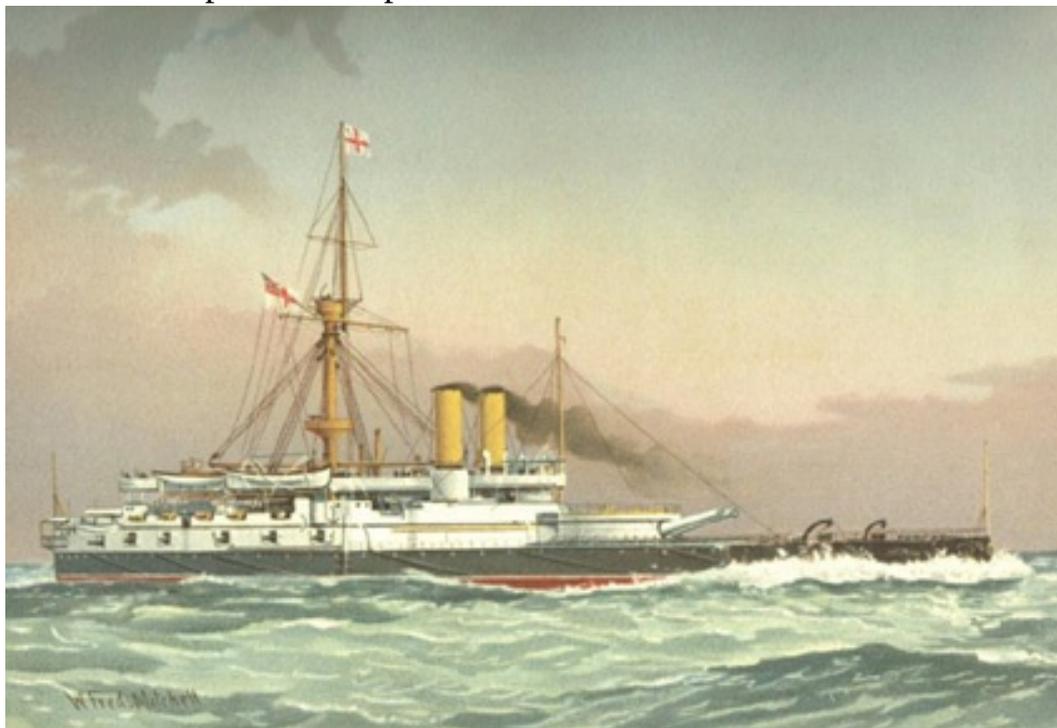
enviarle el humillante: «¿A qué espera?». ¿Por qué no rectificó o abortó la trayectoria del *Victoria* cuando ya se veía tan claro lo que iba a pasar que sus subordinados ordenaron el cierre de las puertas estancas del buque-insignia? A este último respecto hay que decir que en Malta Markham alegó que el *Camperdown* continuó imperturbable porque esperaba que Tryon saliera finalmente con «alguno de sus trucos», variando la simultaneidad del recorrido en arco con las máquinas o haciendo girar al *Victoria* con menos ángulo de caña que el *Camperdown*, con lo que habría quedado, tras cruzarse, navegando por la otra banda de Markham. Finalmente esta razón, sumada al ineludible eximente de «obediencia debida», fue lo que logró la absolución para el apesadumbrado Markham y el capitán de navío Burke. Pero la Historia, mucho más dura, les ha condenado al papel universal de idiotas que sólo hacen lo que se les manda, aunque sea tirarse a un pozo, sin rechistar.

Dos últimas preguntas: ¿por qué, una vez visto el fiasco en la evolución, no ordenó el brillante George Tryon, genio de las maniobras, apuntar directamente a la proa del *Camperdown*, con lo que el abordaje habría sido de punta, es decir, imposible —la probabilidad de acertar proa con proa es casi nula— y se habría resuelto con una serie de abollones y trompazos en las amuras, pero sin pérdida de vidas? Y, finalmente: ¿qué hacía el avisado Jefe del Estado Mayor mientras su vicealmirante conducía al *Victoria*, con sumisión perruna, al matadero? En suma, todo resalta en este incidente los gravísimos daños a que puede conducir la letal combinación de mantener a la gente siempre tensa y dispuesta a la acción, atándolos a la vez con el insoslayable roncal de obedecer ciegamente lo que se les diga.

Fomentar el criterio y la iniciativa cuando luego se ejerce un mando autárquico y paralizante no sólo produjo en la Mediterranean Fleet unos cuantos dolores de cabeza, sino también centenares de muertos. Estas divagaciones psíquico-disciplinarias se han transferido luego a la marina dominante del siglo xx, la estadounidense, e incluso recordamos una lograda película en la que un comandante aficionado a mantener a todo el mundo de los nervios emprende, en plena Guerra Fría, la persecución de un submarino soviético que, en un error de los yanquis, acaba destruyéndoles. También hemos visto películas donde se ataca la suficiencia en el mando y el peligro que puede representar llevando en la «joroba» de un submarino atómico una docena de misiles termonucleares —donde precisamente es la iniciativa de un subordinado la que evita el holocausto nuclear— y un largo etcétera; por no hablar de la también archifamosa *El motín del Caine*, donde no sólo se aprecia la iniciativa, sino todo lo contrario. En suma, hasta que psiquiatras, almirantazgos y cineastas se pongan de acuerdo, continuaremos bregando con la eterna polémica de qué es mejor, la obediencia ciega o la iniciativa múltiple, para evitar la definitiva fatalidad.

Mientras tanto, el *Victoria*, fiel a sus peculiares principios, debe continuar allí, en su tumba, como último testigo de una evolución constructiva naval a la que en absoluto representa; fracasado hasta el final, también lo hizo en su última maniobra,

que le condenó al abismo. Podemos verlo aún, sin embargo, en las oscuras fotografías de época o en la bonita acuarela de William Frederick Mitchell, que lo muestra navegando con sus dos chimeneas paralelas que rompen por completo la perspectiva, y avanteando hacia nosotros cuando en realidad parece que lo hace cuando, es decir, navegando hacia atrás, como si se nos escapara la proa de la visión. Genio y figura, desde luego, hasta en su representación artística, en la que tampoco acaba de evitar equivocaciones al sorprendido espectador.



Magnífico cuadro del acorazado *Victoria* por William Frederick Mitchell que no ahorra la duda de si lo estamos viendo de proa o de popa, es decir, si el buque viene o se va.

Capítulo 3

El sumergible fantasma

El espeluznante regreso del más allá de un sumergible alemán en la Gran Guerra (1915)

UN ARMA NUEVA

La pregunta acerca de quién construyó el primer submarino moderno es aún polémica; los estadounidenses reivindican el título para el pionero *Nautilus* de Robert Fulton (un submarino a vela), y sus posteriores y claustrofóbicos ingenios utilizados durante la guerra de Secesión; los alemanes reclaman la autoría de sus inventores Bauer y Flachs, los franceses el *Plongueur*, y los españoles hacemos valer inventos decimonónicos como el *Ictíneo* de Narciso Monturiol o el *Garcibuzo* de Cosme García. Es, sin embargo, bastante evidente, que en 1888 habían tomado la delantera —de forma casi pareja— el *Peral* del ingeniero español del mismo nombre, y el *Gymnote* de los franceses Dupuy de Lôme y Gustave Zédé; pero mientras que este último mostraba continuas deficiencias, el primero culminaba felizmente en pruebas su completo desarrollo.

A continuación del *Gymnote*, los franceses fueron capaces de producir el *Narval*, primer submarino teóricamente operativo que dio origen a los innovadores pero defectuosos *Pluiose* y *Brumaire*. Mientras tanto y por desgracia, en España don Isaac Peral no había encontrado sino trabas, conspiraciones y humillaciones de todo tipo, a veces procedentes de los propios marinos de la Armada; turbio asunto que lamentablemente daba al traste por el momento con su proyecto. Tener talento y materializar ideas sobreponiéndose a una multitud de envidiosos y conspiradores presenta graves inconvenientes, lo que llevó a España a que, lejos de beneficiarse del

desarrollo y tecnología propios, se viera obligada a adquirirla luego en el extranjero. El genial don Isaac Peral se habría indignado con la compra de submarinos de patente italiana y americana —Fiat y Holland— que tuvo que hacer España antes y después de la Gran Guerra (1914-1918), y seguramente volvió a revolverse incómodo en su tumba cuando, en los años sesenta del siglo xx, de nuevo la Marina española compraba licencias, esta vez francesas, para los submarinos que serían el espinazo de la flota a finales de este siglo y durante el siguiente.

Lo cierto es que al inicio de la Gran Guerra o Primera Guerra Mundial, el empleo de un arma novel como el submarino era toda una incógnita, así como su posible eficacia. Nadie podía asegurar cuál sería el resultado que daría en combate un torpedero capaz de disparar por debajo de la lámina de agua, con la precaria chimenea para exhalar (expeler) los gases de los motores sobresaliendo sobre las olas por detrás del consabido periscopio. Por si acaso, las flotas más importantes se habían dotado de sumergibles; en especial la británica Royal Navy, que en este aspecto como en otros muchos superaba ampliamente a sus posibles rivales con más de medio centenar de submarinos operativos en 1914. Se trataba de buques de las clases G y L, de entre setecientas y novecientas toneladas de desplazamiento en superficie y armados con torpedos de 457 milímetros de diámetro los más antiguos y 533 los más modernos, concebidos, como los destructores, para operar en compañía de la flota, aunque no se sabía muy bien cómo. De hecho, Inglaterra llegó a construir submarinos tipo K con turbinas de vapor para poder navegar a veinticinco nudos con cruceros y destructores, que se revelaron completamente inútiles.

Una fracción del contingente sumergible británico estaba influido por la tecnología submarina implementada por el estadounidense John P. Holland, que en 1903 fue capaz de materializar un submarino de sesenta y cuatro toneladas con dos tubos lanzatorpedos, propulsado en superficie por motores diésel de cuarenta y cinco caballos y en inmersión por otro, eléctrico, de cincuenta. Esta tecnología Holland fue la que Gran Bretaña distribuyó en su «ámbito de influencia», contándose entre los beneficiarios Rusia —que alineó once submarinos Holland— y España, que, habiendo iniciado su experiencia subacuática militar con submarinos Fiat italianos, después de la guerra consolidaría su flota de sumergibles con media docena del tipo Holland con torpedos de 450 milímetros (conocidos como tipo B) y, después, con los más evolucionados Holland denominados C, que ya tenían tubos de 533 milímetros, combatiendo ambos modelos en la Guerra Civil española. Por su parte, Francia, a pesar de contar numéricamente casi con tantos sumergibles como Gran Bretaña, no había logrado llevarlos a un estado operativo fiable, pues los motores de vapor de los *Pluiose* no eran aptos para este tipo de embarcaciones y los diésel de los *Brumaire* resultaron defectuosos.



En la Primera Guerra Mundial los submarinos eran un arma novel de la que no se conocían ni las posibilidades ni los posibles fallos. Los éxitos fueron notables y las tragedias, espantosas.

LOS SUBMARINOS ALEMANES

Finalmente, los que llegaron con sumergibles en mejores condiciones operativas a la Primera Guerra Mundial fueron los alemanes. Como ya se dijo, podían presumir de dos corajudos pioneros, el *Brandtaucher* («Buzo incendiario») de Wilhelm Bauer de 1850, una cápsula elíptica de hierro de ocho metros con hélice movida a mano, y el Buque-Cigarro del emigrante alemán a Chile Karl Flachs, de diez metros de eslora y construido en 1866, dotado de tanques de lastre líquido y propulsión manual, que terminó sus días enterrando sus secretos en el fondo de la rada de Valparaíso con su creador dentro.



Submarino alemán de la Primera Guerra Mundial; construidos en los astilleros de Kiel y Dantzig tienen su origen y patentes en los inventos del español Isaac Peral.

La marina alemana del almirante Tirpitz, y no fue la única, se resistió en principio a aceptar inventos revolucionarios como el sumergible torpedero; sin embargo, en 1904, el auténtico creador del arma submarina alemana, el contraalmirante Zeye, logró arrancar a su superior la autorización para materializar su primer sumergible, el U-1 (U por *Unterseeboot*, en alemán, «sumergible») gracias a la patente adquirida al ingeniero español DEquivilley Montjustin, que procedía, a su vez, del legendario *Peral*. Así que la tecnología alemana fue la que heredó el talento e ideas de don Isaac, llevándolas a su máximo desarrollo. Los inicios, sin embargo, no fueron fáciles; Zeye y sus subordinados tuvieron que luchar con inconvenientes como el poco entusiasmo de los astilleros alemanes en construir submarinos, la falta de mano de obra especializada, la poca fiabilidad de los torpedos y aparatos de a bordo y los continuos retrasos en el perfeccionamiento y puesta a punto de los motores diésel, luego tan serviciales e imprescindibles en el sumergible clásico. Este último problema llevaría a que los primeros submarinos alemanes (clase U-5) estuvieran equipados de motores de petróleo Körting, con todos sus engorrosos inconvenientes.

En apenas diez años, sin embargo, los alemanes lograron formar excelentes diseñadores de submarinos como Hans Techel, y equipar dos astilleros, Germaniawerft de Kiel y el arsenal de Dantzig, para construirlos en un plazo sorprendentemente breve, incluso por encargo telegráfico. Los nuevos submarinos alemanes mostraron notables cualidades como gran solidez estructural a cotas operativas, tiempos sorprendentemente breves para efectuar la inmersión —apenas un minuto—, gran maniobrabilidad gracias a las dos hélices, amplia autonomía y, sobre todo, fiabilidad de funcionamiento. Pero, como nos recuerda el almirante Treviño, tal vez la mejor aportación alemana fuera la aguja giroscópica, sin la cual la navegación y seguro pilotaje de un buque sumergido resulta casi imposible.

En total, durante toda la Primera Guerra Mundial, Alemania construyó más de cuatrocientos submarinos, un centenar de ellos oceánicos (incluidos las *Vacas Lecheras*, cruceros mercantes sumergibles) que, en 1917, estarían a punto de ganar la guerra a Gran Bretaña. En ellos sirvieron casi trece mil marinos, unos cuarenta por unidad, perdiendo la vida 5.087, es decir, casi un cuarenta por ciento, en 178 submarinos hundidos. Los máximos ases alemanes fueron Lothar von Arnauld de la Perière, de origen francés, con 195 barcos hundidos, seguido por Walter Forstmann que hundió 149 y Max Valentinier con 114; el sumergible que más buques ha hundido jamás, y que fuera de Von Arnauld además de otros tres comandantes, fue el U-35, del tipo U-31 como nuestro protagonista, que echó a pique 224 barcos enemigos en total. Toda una marca.

Esta impresionante generación de sumergibles alemanes se inició con la clase U-5, que, perfeccionando el prototipo inicial U-1, fueron construidos en Alemania por Krupp hasta los U-9, 10, 11 y 12, materializados en Dantzig. Tenían casco resistente completo, de sección circular, rematado a proa y popa por casquetes esféricos, y doble casco ligero parcial, que no abarcaba toda la eslora. Entre ambos cascos el agua

circulaba para producir la inmersión o salir a superficie. Estaban dotados de dos pares de timones de profundidad, a proa y a popa, un timón compensado y dos hélices acopladas a sendos motores eléctricos. Una diminuta torreta cobijaba al personal de guardia, con un proyector a proa, sobresaliendo también del casco el tubo de escape telescópico y las dos antenas abatibles de radio. Llevaban seis torpedos de 450 milímetros lanzables por tubos a proa y popa, y podían alcanzar treinta metros de profundidad en poco más de un minuto.

Pero, no nos hagamos ilusiones, por dentro estos submarinos eran cuevas húmedas e infectas, repletas de incomodidades, donde todo se montaba y desmontaba y los hombres convivían codo con codo, veinticuatro horas al día, en pésimas condiciones. La clase U-31, de mayor tamaño que los U-5 (878 toneladas en superficie y 65 metros de eslora) incorporaron notables mejoras, como los dos motores diésel de nafta —destilación inflamable del alquitrán de hulla— de seis cilindros, que les permitían alcanzar 16,4 nudos en superficie, dando apenas diez en inmersión con los eléctricos. Las baterías, muy pesadas, iban en el punto más bajo del casco resistente y, justo sobre ellas, las literas donde dormía la tripulación. También formaron dos series, del U-31 al 35 y del U-37 al 41, perdiéndose siete unidades durante la guerra.

Centraremos nuestro relato en la primera de estas series, de donde procedía el ya mentado U-35, posiblemente el sumergible más singular de todos los tiempos, no sólo por el increíble número de barcos que hundió, sino por haber protagonizado un singular incidente: en efecto, habiendo sido avistado en una ocasión por el sumergible francés *Faraday*, este disparó contra él un torpedo que, dando saltos y cabriolas, se dirigió hacia el U-35 para alcanzarlo de lleno. Sin embargo, antes de acertarle, como un delfín, pegó un salto y pasó por encima del casco ¡justo delante de la torreta! Sin duda que sus escalofriados tripulantes debieron pensar que, con no poca fortuna, acababan de ser testigos de uno de los más extraños sucesos ocurridos a un submarino; estaban, sin embargo, muy equivocados, pues un gemelo suyo, el cabeza de serie U-31, iba a superarlo con creces.

COMIENZA LA GUERRA SUBMARINA

La guerra bajo las aguas en la Primera Guerra Mundial dio comienzo en el verano de 1914, cuando una docena de los casi treinta sumergibles que tenía Alemania en

servicio al inicio de las hostilidades salieron del puertecito de Helgoland para hacer un barrido por el mar del Norte, hasta las islas Orcadas, con el propósito de atacar y romper el bloqueo naval inglés. La nueva modalidad de guerra marítima empezó a mostrar bien pronto su rostro sangriento, pues se perdieron dos de estos submarinos, el U-13, que tocó una mina, y el U-15, hundido al abordaje por el crucero inglés *Birmingham*. Sin embargo, en justa revancha, el U-21 de Otto Hersing se internó en el fiordo escocés del Firth of Forth, la ría de Edimburgo, torpedeando allí al crucero conductor de la octava flotilla, líder del grupo de centinelas de la base, el *Pathfinder*, al que le volaron los pañoles de municiones, yéndose a pique con 259 muertos.

El cruento desafío entre buques de superficie y submarinos había comenzado; una semana después del hundimiento del *Pathfinder* el sumergible inglés E-9 devolvía la pelota a los alemanes hundiéndoles el crucero *Hela*, donde hubo diez muertos. Pero la gran sensación, el increíble suceso que afectó a la guerra naval al principio de la Gran Guerra llegaba el 22 de septiembre, sólo unos días más tarde, cuando el U-9 del teniente Otto Weddigen, efectuando una patrulla en los accesos meridionales del canal de La Mancha, descubrió la séptima escuadra de cruceros acorazados del capitán de navío Drumond, compuesta por los veteranos buques (tenían catorce años cada uno) *Aboukir*, *Hogue* y *Cressy*, que efectuaban un perezoso zigzag antisubmarino a diez nudos de velocidad en apoyo de las flotillas primera y tercera de destructores de Harwich, unas veintidós millas al oeste cuarta al noroeste del puerto holandés de Scheveningen.

Weddigen, que era un oficial concienzudo y un excelente maniobrista, logró situar su pequeño submarino, sin ser visto, por el través del *Aboukir*, cabeza de la formación, y, a unos quinientos metros de distancia, le disparó un torpedo, que le dio de lleno. El veterano crucero de cuatro chimeneas comenzó a hundirse y sus dos compañeros, pensando que había chocado contra una mina, se detuvieron para recoger supervivientes. Entretanto Weddigen había llevado su sumergible a unos trescientos metros del detenido e inerte *Hogue*, disparándole dos torpedos a la media hora del primer ataque, cuando el *Aboukir* ya se hundía. Ambos acertaron en el desgraciado crucero, que se fue también a pique en apenas diez minutos.

En el crucero restante, *Cressy*, ya se había visto el submarino pasando junto al casco del *Hogue*; el capitán Johnson hizo por él, pero Weddigen, más rápido, le disparó sus dos torpedos popeles, alcanzándole con uno de ellos. Por un momento pareció que, aun con tremenda escora, el *Cressy* sobreviviría al impacto; pero, finalmente, dio de banda y zozobró. El triple y fulminante hundimiento costó a los británicos tres cruceros de doce mil toneladas perdidos en una hora larga con 1.459 muertos (muchos de ellos guardiamarinas de Dartmouth), puesto que sólo se salvaron 867 hombres. Weddigen regresó a la patria para ser recibido como un héroe: con su pequeño buque había otorgado a los submarinos categoría como nuevos e imprescindibles componentes de las flotas del futuro.



Crucero HMS *Cressy* hundido, con los *Aboukir* y *Hogue*, por el submarino alemán U-9 de Weddingen, que también echó a pique el crucero británico *Hawke*, pereciendo ante el HMS *Dreadnought*.

El audaz comandante, héroe del momento, pareció insaciable; a mediados de octubre, el mes siguiente, el U-9 torpedeaba al viejo crucero protegido *Hawke* entre las islas Shetlands y Orcadas, yéndose este a pique en cuatro minutos. El U-17 iniciaba la guerra al corso contra el tráfico mercante, mientras las defensas de la base naval británica de Scapa Flow creían detectar un sumergible enemigo en su interior; pusieron la venda antes de la herida, pues, en noviembre, el U-18 entraba verdaderamente en Scapa Flow, pero varó dentro y el comandante Henning tuvo que sacrificar su buque, siendo hecho prisionero. Este mismo mes, noviembre de 1914, el mar del Norte era declarado zona de guerra por Gran Bretaña. Pero los submarinos alemanes continuaron haciendo de las suyas: el U-24 de Schneider, que el 26 de octubre había hundido el transporte de tropas francés *Almirante Ganteaume* frente al cabo Gris Nez, el primer día de 1915 alcanzaba no lejos de allí, frente al Portland Bill, al viejo acorazado inglés de tercera clase, *Formidable*, con dos torpedos. El buque se hundió con un número escalofriante de muertos, más de medio millar.

Los sumergibles alemanes iniciaban así el año 1915 con un saldo a su favor de cuatro viejos cruceros y un acorazado enemigos echados a pique, lo que a la marina alemana debió parecerle de lo más prometedor. Así pues, no dudó en lanzar sus nuevos sumergibles, de la clase U-31 y mandados por jóvenes comandantes, a la caza de más víctimas. Tres de estos «cazadores» se reunieron en Wilhelmshaven el viernes 13 de enero de 1915 para zarpar en una nueva y dramática patrulla, en la que debían hostigar las costas escocesas siguiendo la estela del U-21 de Hersing; su destino, sin

embargo, sería muy diferente. En pleno invierno, el tiempo se prometía desapacible, añadiéndose a los malos presagios tener que zarpar en viernes y 13, no apto para supersticiosos.

Se trataba del alférez de navío Siegfried Wachendorff de veintinueve años, al mando del cabeza de serie U-31, el barón von Spiegel, comandante del U-32, y el también alférez Bruno Hoppe, del U-22. Los dos últimos, supervivientes de la patrulla, recordaron después que Wachendorff se quejaba de la puesta a punto de sus motores diésel, y de una fuga de aire comprimido en uno de los tanques de lastre. Nada especial ni que impidiera la partida. Así que los tres se separaron para hacerse a la mar con sus respectivos buques. Von Spiegel zarpó, encontrando en la mar unas condiciones tan infames que a los diez días tuvo que regresar sin haber avistado buque, amigo o enemigo, alguno. Hoppe regresó a las dos semanas, con la vergüenza y la tragedia pintados en el rostro, pues había hundido por error a un colega, el U-7.

El que dejaría, sin embargo, memoria perdurable para la posteridad fue el U-31; según se pudo reconstruir después, Wachendorff encontró, como Von Spiegel, unas condiciones en el mar del Norte tan terribles (vientos de fuerza once), que decidió posar su buque en el fondo, a treinta metros de profundidad, en espera de que el temporal pasara. No podía saber que con esta, su última inmersión, emprendería uno de los viajes más alucinantes jamás llevados a cabo por submarino alguno y que lo convertiría, por derecho propio, en el primer «submarinista fantasma» de la historia.

EL SUBMARINO FANTASMA

El U-31 no regresó; durante mucho tiempo, se llegó a pensar que, como otros submarinos menores —minadores UC o costeros UB— había tropezado con una mina que puso fin a sus días, y se pueden encontrar documentos asignándole este fin. Pero esto no fue lo que sucedió; la verdad, cruda y real, era mucho más estremecedora, y no empezaría a revelarse hasta mucho después.

Entretanto, la guerra submarina había continuado. En marzo, el U-27 acabó con los días del crucero auxiliar británico *Bayamo*, y las conquistas territoriales en Bélgica permitían a la Marina alemana instalar una nueva base de submarinos en Zeebrugge, con casi una decena de unidades. También pasaron al mar Mediterráneo, capitaneados por Hersing con el U-21, los submarinos U-33, U-34, U-35 y U-39, para ayudar a los turcos y austriacos contra los franceses e italianos en la campaña de

Dardanelos. La gloria es efímera, y Weddigen, con el U-29, encontraba su fin internándose entre los poderosísimos acorazados de la Gran Flota inglesa, siendo embestido y echado a pique por el *Dreadnought*. En abril, el U-12 era hundido de la misma forma por el destructor *Ariel*; pero, al mes siguiente, llegaba una nueva tragedia con el hundimiento del famoso transatlántico *Lusitania* por el U-20 de Walther Schwieger, al sur de Irlanda, pereciendo en el ataque casi dos mil personas, algunos estadounidenses. A finales de mayo, la Gran Flota británica y la Flota de Alta Mar (*Hochseeflotte*) alemana se enfrentaron en una gran batalla naval clásica frente a las costas de Jutlandia; y, en junio, los submarinos alemanes U-23 y U-40 eran destruidos por sus congéneres británicos C-27 y C-24, respectivamente.

La contienda sobre y bajo las olas se endurecía de forma estremecedora. Llegado el verano de 1915 ya nadie se acordaba de la suerte de Wachendorff y los treinta tripulantes del desaparecido U-31. Es entonces, a principios de agosto, cuando tiene lugar el increíble incidente que nos ocupa: dos pescadores, los hermanos McAllister, del pueblecito costero de Yarmouth (en la costa oriental del condado de Norfolk que mira al mar del Norte) pescaban en su bote con la mar en calma envueltos en los celajes de la niebla mañanera. De pronto, una sombra oscura fue tomando forma ante ellos, aproximándoseles lentamente. Inofensivos como eran, nada temieron si se trataba de un buque de guerra, ya fuera inglés o alemán. La sombra fue, poco a poco, concretándose: ¡era un submarino! ¿Serían amigos o enemigos? ¿Los molestarían o los dejarían en paz? Porque ¡no serían capaces de atacarles, claro!



El capitán del U-31 Sigfried Wachendorf, uno de los jóvenes comandantes de sumergible como Otto Weddigen, compartió con este un trágico final aunque por senderos bien distintos.

Los temores de los McAllister, sin embargo, fueron extinguiéndose para transformarse en una extrañísima sensación que pareció apretarles las entrañas. ¿Qué diablos le pasaba a aquel monstruo? Lejos de avanzar a motor o perderse entre las

sombras, el submarino flotaba, al albur de la corriente, sin rumbo y a la deriva. Estaba terriblemente sucio, y exhalaba un tremendo olor a podrido y humedad; literalmente, como si estuviera muerto. Ambos hermanos quedaron perplejos ante la increíble aparición, siguiendo con la vista el casco de acero, que pasó a pocos metros de su bote, perdiéndose acto seguido, tal como apareció, en lo más espeso de la niebla... Los McAllister se miraron, perplejos, preguntándose si habrían visto a un fantasma surgido del más allá para acudir a su encuentro.

No fueron los únicos. Poco después, el misterioso submarino se acercó a otro bote pesquero, el de los hermanos McDonald; esta vez, el pesquero fue abordado por la amura de babor, cayendo uno de los pescadores al agua. Pero, antes de desaparecer seguido de las maldiciones y quejas proferidas por los pescadores, al submarino se le pudo ver una gran cruz germánica pintada sobre la sucia y enmohecida torreta. Pero ¿qué podía sucederle a aquel sumergible que no mostraba signo alguno de vida? Las posibles respuestas eran escalofriantes, y los supersticiosos pescadores no se atrevieron ni a formularlas: ¿estaría tripulado por espíritus purgando por sus pecados como almas en pena? ¿Qué podía hacer vagando sobre la mar un espectro sucio y abandonado como aquel?

Las respuestas llegarían en su momento; por ahora, el sumergible fantasma volvió a perderse entre la niebla y los pescadores regresaron a casa con su delirante historia, que unos quisieron creer y otros no. Puede que alguno los acusara de mentirosos e incluso que, excitados los ánimos con unas pintas consumidas en el *pub* local, los McAllister o los McDonald tuvieran que hacerse respetar amenazando con llegar a las manos. Sin embargo, quienes les habían tildado de embusteros tuvieron que terminar por envainársela; porque los sencillos pescadores habían contado toda la verdad.

En efecto, a los pocos días del incidente, un enigmático y siniestro submarino, al parecer abandonado, se encontró varado sobre las playas de Yarmouth. Las autoridades locales, ya avisadas, dieron parte al Almirantazgo, que envió buques a la zona para hacerse cargo. Era un submarino alemán, no había duda, y no parecía averiado ni dañado en combate. Estaba en condiciones de navegar, pero, por alguna insospechada razón, no lo hacía. ¿Lo habría abandonado su tripulación en masa, desertando? Los marinos militares efectuaron una primera exploración preliminar, verificando que parecía completamente desierto; en su estado de deterioro, podía haber estado flotando durante meses. Lo más siniestro, y que hacía concebir los peores presagios, era que todas las escotillas estaban sólidamente cerradas desde el interior. ¿Qué espeluznante secreto aguardaba dentro de aquel auténtico fantasma vuelto del más allá?

Los encargados del asunto tuvieron que maldecir su suerte, considerando que habrían pagado lo que sea por poder evitar aquella inverosímil tarea. El submarino fue extraído de la playa y llevado a puerto. Una vez allí, llegaron los sopletes de acetileno, las cizallas, los gatos de presión y las tenazas. Algún equipo de caldereros

recibió orden de abrir la escotilla principal y apartarse después, puesto que nadie sabía lo que se podía encontrar en el interior. Hombres armados y provistos de caretas antigás serían los encargados de entrar en el submarino a ver qué había pasado.

Cuando al fin quedó abierta la escotilla, una tufarada de olor indescriptible ascendería alcanzando a todos los presentes. Aquello debió parecerles el acceso al mismísimo reino de los horrores; lo era. Haciendo de tripas corazón, el primer valiente amartilló su arma, se ajustó la máscara antigás y penetró en el submarino. Lo que se encontró allí no podría haber sido imaginado ni por el más delirante guionista de películas de terror; en medio de un nauseabundo y cargado ambiente de cloro, nafta y aguas pútridas, con todo el interior rezumando humedad, se encontraron treinta cadáveres, la completa tripulación del U-31, pues, como se habrá sospechado, de tal submarino se trataba. Dada la carencia de oxígeno, estaban en un estado moderado de putrefacción, tumbados en sus yacijas y catres como eternos durmientes, con un extraño rictus de paz pintado en el rostro. La nave, su barco, se había transformado en un enorme ataúd metálico. Por lo demás, el submarino estaba en buen estado operativo, tenía todos sus torpedos a bordo y, lo más valioso para los británicos, pudieron hacerse con los planos de los campos de minas alemanes y los indicativos secretos radiotelegráficos de llamada de la flota enemiga. Por supuesto, se guardó un silencio absoluto sobre el increíble hallazgo, para que los alemanes no supieran los secretos que la suerte acababa de poner en manos de la Inteligencia británica; esta fue, sin duda, la causa de que, desde el lado alemán, se diera por desaparecido al U-31 hasta el final del conflicto, cuando se descubrió el pastel y en Alemania pudo conocerse qué había sucedido con los desgraciados tripulantes de este sumergible.

RECONSTRUCCIÓN

Las anotaciones en el cuaderno de bitácora llegaban sólo hasta el 15 de enero de 1915, es decir, más de seis meses antes de que el submarino fuera encontrado. La investigación subsiguiente permitiría reconstruir lo que había sucedido; recordemos las quejas de Wachendorff por las fugas de aire comprimido que no se habían logrado encontrar, y el tremendo temporal que afectó a los tres sumergibles de la patrulla. Todo apuntaba a que las baterías de acumuladores, con los inevitables bandazos y el movimiento del submarino, fueron alcanzadas por agua de mar de las sentinas,

produciéndose emanaciones letales de gas cloro, que, por su peso, fueron quedándose en la parte baja del casco: precisamente allí donde estaban instaladas las yacijas y literas en los submarinos de la clase U-31.

Cuando Wachendorff posó el buque en el fondo para dar a su tripulación unas horas de descanso, no pudo sospechar que, en los lugares de reposo, un gas invisible, venenoso y letal estaba esperándoles a todos para darles una muerte rápida y absolutamente inesperada. Una vez dormidos, el gas acabó rápidamente con la tripulación del U-31. Allí quedó el submarino, en el fondo del mar, y allí se habría quedado por los siglos de los siglos —una vez agujereado el casco por el óxido— como un anónimo naufragio de guerra, de no ser por la famosa fuga de aire comprimido, que hora a hora, día a día, fue inyectando aire en los tanques de lastre del submarino. Las válvulas, al cabo de los seis meses, dejaron pasar una cantidad de aire precisa como para que el submarino tomara flotabilidad positiva, desalojando el agua suficiente.

Como un enorme fantasma, aquella especie de cohombro que debía ser el U-31 a aquellas alturas, tomado por todo tipo de flora y fauna submarinas, despegó del fondo del mar en medio de una nube de lodo, tomando vida por sí mismo; comenzó a ascender cada vez más deprisa y, finalmente, como si estuviera tripulado, vino a superficie en una eclosión de la que nadie pudo ser testigo. Pero estaba muerto, ya que carecía de tripulación. Era, verdaderamente, un buque fantasma, el que inició ahora aquel penoso vagar que acabaría por llevarlo a las costas de Norfolk, al encuentro de los estremecidos pescadores. El resto de la historia ya lo conocemos.

Realmente, la peripecia del U-31 resultó una de las más sorprendentes y macabras emprendidas jamás por buque alguno, un suceso naval en el que un gas aleatorio se encargó, de forma totalmente fortuita, de eliminar a la dotación de un buque de guerra dejándolo convertido, de forma completamente azarosa e involuntaria, en un buque fantasma. Lo más dramático, sin duda alguna, fue el aciago destino del comandante Wachendorff y los suyos; lo más sorprendente y llamativo, la historia protagonizada primero con los pescadores y después con los marinos británicos que tuvieron que encargarse de la nada deseable tarea de forzar las escotillas y entrar en el submarino; circunstancias, no obstante, bien aprovechadas para apoderarse de los planos y códigos enemigos. Y, finalmente, para acabar con esta singular historia, lo más admirable, que el submarino, por sí solo y gracias a un pequeño fallo en los cierres de las válvulas de aire comprimido, terminara por funcionar perfectamente emergiendo de las aguas con toda limpieza y facilidad, exactamente igual que si tuviera a alguien maniobrándolo, evidenciando así la bondad de su diseño y construcción.

Capítulo 4

Varada en masa

Una flotilla entera de destructores rumbo al desastre sobre la costa californiana (1923)

UNA SERIE MULTITUDINARIA

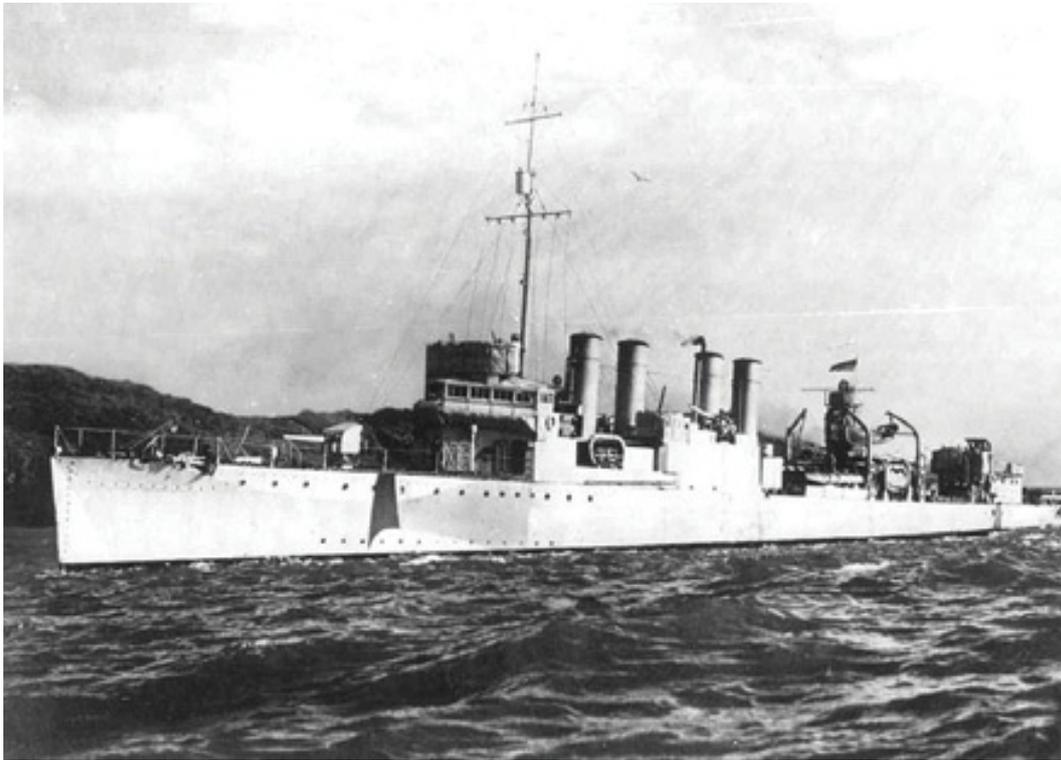
Si algo ha caracterizado la Reserva Naval estadounidense para el gran público han sido esas fotografías de interminables acumulaciones de barcos, desde grandes portaviones hasta submarinos, dragaminas y patrulleros, apilados, amontonados en amarres, costado contra costado, formando *stocks* sin parangón en alguna perdida base naval; como si a la muy poderosa US Navy le sobraran los barcos y los medios para construirlos, habiendo terminado por encargar muchas más unidades de las que eran necesarias, dando así lugar a un gran número de excedentes.

La clásica observación cuando se contempla una de estas fotos es la que se supone habrá que liar como se quiera sacar uno de los barcos de en medio. Ironías aparte, sucede muchas veces que estos excedentes «depositados» pudriéndose inactivos podrían prestar muy buen servicio en otras flotas que carecen de ellos. Lo mismo que el pariente necesitado acude a la mesa del rico en busca de sustento, las armadas «pobres» o venidas a menos tradicionalmente han sido beneficiarias de estos excedentes estadounidenses con la única condición de ostentar el título de «aliados». Así es como, a mediados del siglo xx, un buen número de destructores estadounidenses de posguerra cambiaron de bandera para pasar a servir en marinas tan variopintas como las de Italia, Turquía, Grecia, Alemania, Argentina, Corea del Sur o el mismo Japón, antes recalcitrante adversario. En lo referente a los destructores, España, en dos ocasiones, se ha beneficiado de estas concesiones de

material sobrante o inmovilizado; diez de estos grandes barcos, de las series Fletcher y Gearing, pasaron a izar la bandera española rebautizados como *Almirante Valdés*, *Almirante Ferrándiz*, *Alcalá Galiano*, *Lepanto*, *Jorge Juan*, *Churruca*, *Gravina*, *Méndez Núñez*, *Blas de Lezo* y *Lángara*. Tal vez esto pueda despertar, como siempre, el consabido complejo de que la Armada se comportó como «pobre», ignorando que, durante la Segunda Guerra Mundial, otra flota mucho más poderosa, la Royal Navy británica, desbordada en todos los frentes, tuvo que recurrir también a una generosa cesión de destructores —nada menos que medio centenar de estos barcos— pertenecientes a la US Navy y que llevaban, muchos de ellos, casi veinte años retirados del servicio y esperando algún milagro que los salvara del ignominioso desguace.

Este, ciertamente, se produjo con un hecho tan sumamente infortunado como la Segunda Guerra Mundial; pero, ya que de milagros o cosas parecidas hablamos, no lo fue menos la impresionante demostración de capacidad industrial y materialización de grandes planes de defensa que, veinte años atrás, habían dado muestra las empresas siderometalúrgicas y los astilleros estadounidenses cuando, tras la Primera Guerra Mundial, asumieron el encargo de la Navy para construir una impresionante serie de ¡273 destructores! de más de mil toneladas de desplazamiento cada uno; estos barcos, en su momento muy modernos (puesto que desechaban por completo las calderas de carbón para adoptar el fuel) se llamaron oficialmente destructores Flush Deck, es decir, «de cubierta corrida», aunque popularmente se les asignara el de Four Stackers o «cuatro chimeneas», lo que no era rigurosamente exacto puesto que algunos llevaron sólo tres.

Los nuevos barcos, finos y estilizados, se caracterizaban, en efecto, por su cubierta corrida y cuatro chimeneas, junto con un amplio puente y una curiosa toldilla central; estaban muy bien armados, nada menos que doce tubos lanzatorpedos que los hacían temibles (especialmente en el combate nocturno) y eran muy rápidos, treinta y cinco nudos. Llevaban cuatro cañones de ciento dos milímetros, uno a proa, otro a popa y dos de ellos precisamente sobre la «toldilla» para permitirles disparar por todos los ángulos. Pero lo cierto es que, entre chimeneas, toldilla, cañones y tan poca manga, la estabilidad de estos barcos resultó siempre muy comprometida, especialmente en virajes cerrados. Si los comparamos con los *Churrucas* españoles de los años veinte, algo más modernos y derivados del *Ambuscade* británico, vemos que estos tenían ventaja sobre los americanos, puesto que eran mayores (1.500 toneladas), sus cañones más potentes (120 milímetros) y mejor ubicados, tratándose, en general, de unidades más equilibradas.



El destructor Four stackers («Cuatro chimeneas») estadounidense *Campbeltown*, mostrando las características de esta serie no muy lograda pero famosa por su prolijo número y singulares avatares.

Pero esto no impidió que, a su debido tiempo, los astilleros yanquis se pusieran manos a la obra para dejar con la boca abierta al mundo de la construcción naval: sólo una veintena de los Flush Deck iban a ser construidos en arsenales de la US Navy, mientras que el resto (253) serían materializados por la iniciativa privada en ocho astilleros como Charleston, Bath, Cramp, Mare Island, New York Shipbuilding, Bethlehem o Union Iron Works, de la forma siguiente: había que completar un casco cada tres semanas y terminar la unidad para su entrega —llave en mano— dos meses después. Se producía así un destructor en menos de tres meses, batiéndose el récord con el *Ward*, cuya quilla se puso el 15 de mayo de 1918, se botó el 1 de junio y fue entregado el 24 de julio. Para el año 1922 estaba toda la impresionante y masiva serie de más de doscientos setenta barcos de guerra terminada.



El Wickes que encabezó una subclase de ciento once unidades de destructores tipo Flush Deck; más de medio centenar de Cuatro chimeneas sirvieron en la Royal Navy en virtud del acta de Préstamo y Arriendo entre Gran Bretaña y los Estados Unidos.

Como es lógico, con tantos astilleros y unidades construidas hubo muchas variantes y subvariantes, pero todas reproducían más o menos el proyecto original. Las máquinas, cuatro calderas y dos grupos turborreductores (turbinas), las aportaron firmas como Thornycroft, White Foster, Le Normand o Yarrow para las primeras, y Parsons, Westinghouse o Curtiss para las segundas. La peor combinación demostró ser la Yarrow-Curtiss, que produjo el desguace anticipado de algunas unidades. A grandes rasgos, se construyó primero una serie de media docena de unidades para pruebas, los Caldwell, seguidos de 111 Wickes y 156 Clemson, siendo estos últimos los más perfeccionados, puesto que se aumentó su autonomía y algunos incluso llegaron a llevar cañones de ciento veintisiete milímetros.

Esta copiosa serie de destructores, no muy acabados, se suele considerar desafortunada, pues llegaron tarde a la Primera Guerra Mundial, y, al comenzar la Segunda, ya estaban anticuados; lo que no les impidió prestar valiosos servicios, sobre todo, de escolta a convoyes en la trascendental batalla del Atlántico. Al declararse las hostilidades, la US Navy tenía aún unos ciento sesenta Flush Deck almacenados o en servicio; en 1940, ante los apuros y escaseces de la Royal Navy, se le despacharon cincuenta de estos buques a cambio de una base en las Bermudas. Los británicos no quedaron muy contentos, pues más de la mitad eran anticuados Wickes y, del resto, no todos venían en buen estado; pero sus necesidades eran tales que no pudieron poner mucho inconveniente. Con el tiempo, acabaron largándole una

docena de «Cuatro Chimeneas» al Canadá y otros nueve a la Unión Soviética; incluso lanzaron otro, el *Campbeltown*, en una especie de misión comando-kamikaze contra el dique seco de Saint Nazaire, provocando una escabechina que dejó la puerta de la instalación inutilizada. En fin, como se puede ver, cuando hay barcos para dar y tomar al final se ceden, se regalan o se acaban destrozando en sangrientas aventuras.

DUDAS EN LA NIEBLA

Sin embargo, mucho antes de todo esto, en 1923, cuando eran nuevos, esta abundantísima serie había protagonizado un singular y multitudinario incidente en las costas californianas. La 11.^a flotilla de destructores, llamada DesRon 11, con base en San Diego y al mando del capitán de navío E. Watson, estaba compuesta por catorce Flush Deck del tipo Clemson, es decir, el modelo más evolucionado. Eran en total tres escuadrillas, la 31 con los números 300 *Farragut*, 301 *Sommers*, 296 *Chauncey*, 297 *Fuller* y 298 *Percival*, la 32 con los 302 *Stoddert*, 305 *Thompson*, 306 *Kennedy* y 307 *Paul Hamilton* y la 33 con los 309 *Woodbury*, 310 *S. P. Lee*, 311 *Nicholas* y 312 *Young*, todos ellos capitaneados por el 261 *Delphy* en el que izaba Watson su enseña.

En el verano de 1923, concretamente el 8 de noviembre a las 7:30 de la madrugada, la flotilla de buques, prácticamente a estrenar (ninguno llegaba a los cinco años de antigüedad) zarpó del puerto de San Francisco para afrontar la travesía de poco más de cuatrocientas millas hasta su base en San Diego. Se trataba de un traslado prácticamente de cabotaje, siguiendo el litoral de la Alta California, que con justicia habría podido llamarse «Costa de las Misiones»: a lo largo de él, se van encontrando localidades con nombres como San José, Santa Cruz, Monterrey, San Luis Obispo, Santa Bárbara y Los Angeles, a los que los americanos han añadido luego otros singulares como Los Gatos, Casmalia, Surf o Lompoc, formándose así la típica hibridación *hispano-fashion* que caracteriza lo más hortera de la moderna California. Saliendo de la esplendorosa bahía de San Francisco, al virar a babor la costa corre hacia el sureste hasta los 34° y medio de latitud norte, donde gira al este entre Rocky Point (o Punta Pedernales) y Punta Concepción; en la mar aparecen entonces cuatro islas seguidas, San Miguel, Santa Rosa, Santa Cruz y Anacapa, formando con el continente el canal de Santa Bárbara, más allá del cual llegaremos a la bahía de Santa Mónica y Los Angeles, ubicación de santuarios de la estulticia como Hollywood o Beverly Hills, y ciudades de bello nombre como Alhambra,

Venice o Pasadena. Frente a ellas, adentrándose en la mar, hay otras cuatro islas dispersas, Santa Bárbara, Santa Catalina, San Nicolás y San Clemente.



Lejana foto del dramático escenario en que se perdieron los siete destructores de la DESRON 11, en Honda Point, donde se ven los diferentes buques accidentados sobre la playa y las rocas.

Así pues, por estos lares, Santa Bárbara puede ser una ciudad, una isla o un canal, con la confusión correspondiente; centraremos nuestra atención en el último, vía marítima muy transitada de setenta millas de largo y veinticuatro de ancho, aunque su desembocadura, entre Anacapa y Oxnard, sólo tenga once de salida. Medidas todas, razonarán ustedes, suficientes como para que catorce barcos pequeños, de menos de cien metros de eslora cada uno, puedan circular por allí en fila india sin mayor problema. Los nautas de la zona, sin embargo, buenos conocedores del canal, les dirán que nunca hay que fiarse; aparte del habitual tráfico marítimo (perpendicular el recreativo, turístico y pesquero, y longitudinal el mercante, con el consiguiente peligro de colisión, tanto en la «boca» del canal por la parte ancha —entre Punta Concepción y la isla de San Miguel— como en el «embudo» final) la niebla puede echarse repentinamente sobre las aguas en momentos muy inoportunos, como son, por ejemplo, el momento en que uno pretende embocar el canal, transita por él o trata de salir con los medios de 1923.

Como podrá suponerse, en el siglo XXI, con radar, GPS y otras ayudas a la navegación, transitar por el canal de Santa Bárbara es casi un juego de niños para una persona cualificada y sensata. Pero aquel 8 de septiembre de 1923, las cosas se le presentaban de muy diferente manera al capitán de navío Watson y el de corbeta Hunter, comandante del *Delphy*; por orden «superior» habían estado todo el día fastidiando a la gente de máquinas con un experimento que consistía en mantener los

veinte nudos con sólo la mitad de las calderas (dos), pues se ve que el alto mando quería comprobar la calidad de sus nuevos destructores. La mar no había colaborado nada, y los catorce Flush Deck, cuyo fuerte no era precisamente la estabilidad, vinieron pegando arfadas, pantocazos y bandazos durante todo el largo día. Para cuando llegaron cerca del canal de Santa Bárbara, se planteaban dos opciones: seguir por mar abierta, libres de peligros, dando pantocazos hasta San Diego (donde habrían llegado de madrugada, cabreados pero indemnes) u optar por el «atajo» del canal de Santa Bárbara, que, con la barrera de islas, protegería al *Delphy* y sus trece aguerridos compañeros de las molestas olas, propiciando un agradecido descanso para las molidas dotaciones.

En la historia naval, resulta curiosa la cantidad de veces que un barco resulta siniestrado por haber pretendido pasarse de listo. Los aburridos, pesados y rutinarios capitanes que no corren jamás un riesgo suelen ser la frustración de sus tripulaciones, pero los armadores los adoran pues consiguen llevar siempre el barco a puerto con los pasajeros sanos, que, cuando todo sale bien, no opinan. Dicho de otra forma, en un puente de mando, entre la opción prudente y la tentadora, la mejor suele ser la primera. En efecto, para la 11.^a flotilla la decisión de tomar o no el canal de Santa Bárbara para aliviarse y acortar camino dependía exclusivamente de poder hacerlo con una buena y segura navegación.

Aparte de experimentos, bueno será analizar la forma en que se estaban haciendo las cosas, razón última generadora de uno de los más extraños sucesos habidos jamás en la mar como es la varada múltiple, propia de cetáceos deprimidos pero nunca de destructores. Los catorce barcos de la 11.^a flotilla navegaban a una velocidad más que notable (20 nudos), en fila india y con una separación entre barcos de doscientas cincuenta yardas, es decir, poco más de un cable, que es la separación clásica entre buques de línea de tiempos de la vela, cuando sólo se superaban los diez nudos de velocidad con viento a un largo y la mar por la aleta, o bien manejando la corredera tras haber hecho una concienzuda visita al pañol del ron. Navegar con barcos tan rápidos a una distancia que se recorre en medio minuto podía resultar lógica en alta mar, pero peliaguda —por los alcances— si se pretendía embocar una ruta angosta y congestionada.

Llegamos así a la clave del asunto, que es la navegación; no habiendo podido usar el sextante en todo el día por el cielo nublado, la flotilla dependía de la navegación de estima del *Delphy*, que, hacia las 20:30, les situaba frente a la boca oeste del canal; sin embargo, desde hacía apenas dos años tenían a bordo un modernísimo radiogoniómetro, capaz de tomar demoras a un radiofaro costero (*radio* = onda radioeléctrica, *gonio* = ángulo, *metro* = medida) que tenía algunos inconvenientes, como no poder trasladar sus demoras como rectas a la carta Mercator —pues hay que corregir el llamado «error Givri» o de convergencia de meridianos— y nunca da ángulos con la proa cuando nos dirigimos precisamente hacia el radiofaro, como era el caso. Pero, conforme anochece, el radiogoniómetro comenzó a dar demoras,

situándoles quince millas más atrás que la estima, lo cual era perfectamente lógico con la mar de proa que habían sufrido todo el día. Si un instrumento no confirmaba a lo otro ya era motivo suficiente para dudar, y Watson y Hunter dudaron, discutiendo la situación. Teniendo en cuenta que la travesía del canal tendría que hacerse de noche, y que se estaba cerrando la niebla, la solución no era más que una: por muy duro que fuese, había que tirar mar adentro.



Foto aérea del Cuatro chimeneas *Lamson* mostrando su estilizada línea; la estabilidad nunca fue el fuerte de estos buques, que resultaron, sin embargo, rápidos y polifacéticos.

Para su desgracia y la de los «colegas» que seguían al *Delphy*, no fue eso lo que hicieron: tanto Hunter como Watson eran «marinos viejos» mentalmente que, convencidos de que el flamante radiogoniómetro no servía para nada, decidieron tomar el canal confiando en que, más cerca de Punta Concepción, al acercarse a tierra, verían el faro de este cabo. No valoraron que lo que la prudencia exigía no era hacer caso del gonio, sino que, ya que gonio y estima no coincidían, optar por la segura ruta de mar abierto. Pero ambos comandantes, que con la llegada de la noche y la paliza del día debían estar con los biorritmos bajos, optaron por la peor decisión, aparentemente la más tentadora y benévola con sus hombres, además de la más corta, pero que les llevaría directamente al desastre.

SIETE BARCOS A LAS PIEDRAS

Ya puestos y llegada la oscuridad, no habría sido mala cosa disminuir la velocidad y aumentar la distancia entre los barcos, por lo menos, a cuatrocientas yardas; tampoco tratar de sondar, poco operativo cuando se navega a veinte nudos y con las sondas de cabo aún en boga. Pero lo cierto es que una sonda les habría sacado enseguida del error. Como ya se habrá supuesto, si cuando creían embocar el canal de Santa Bárbara estaban en realidad quince millas más al norte, cuando viraron a babor a las 21:00 horas se dirigieron directamente a la Punta Pedernales (Rocky Point), donde el *Delphy* chocó contra la roca sólo cinco minutos después; a semejante velocidad, un buque tan fino, ligero y de sólo 2,8 metros de calado siguió adentrándose hasta el acantilado rocoso, donde quedó empotrado con muchos destrozos.

La reacción del capitán del buque, Hunter, fue advertir al matalote de popa, el *310 S. P. Lee*, con la sirena. Este, apenas con tiempo para maniobrar a babor, evitó milagrosamente al buque insignia y se fue directamente al seco, sobre una playa bajo un acantilado. Pero el *312 Young*, que venía el tercero, se abrió la obra viva y empezó a escorar, completamente inundado (cinco metros de agua en las máquinas); como no pudo llegar a tierra y zozobraba a ojos vistas, su capitán ordenó a la tripulación subirse al costado de babor. El infortunado destructor, finalmente, volcó completamente, quedando tan sólo medio metro del casco fuera del agua, donde se amontonaron los setenta ateridos supervivientes.

En esta terrible situación, se les echó encima, como un búfalo furioso, el décimo de la línea, 296 *Chaucey*, que no se los llevó por delante por un pelo, pues su hélice batiendo rasgó el costado del semihundido *Young*, despidiendo sobre los náufragos una enorme estela antes de estrellarse setenta metros más allá, sobre la costa. Repuestos del accidente, los del *Chaucey* recibieron a bordo al heroico contramaestre Peterson, que llegó nadando del *Young* con una guía que permitió establecer la evacuación del buque hundido por medio de una balsa. El *Delphy* había tenido tres muertos y veinte el *Young*, la mayor parte fogoneros.

El matalote de popa del *Young* era el 309 *Woodbury*, que se abarloó de amura a un islote próximo a la costa de esos que en España llamamos «hormigas», pero que, vistos de cerca, de noche y al contacto, mejor se podrían llamar «rinocerontes». Con las máquinas aún avante, y sin víctimas, visto que la hormiga no quería zarpar del fondo, pusieron el telégrafo de máquinas en parar y esperaron el salvamento. Quinto y siguiente de la formación llegaba el último buque de la 33.^a escuadrilla, 311 *Nicholas* que, imitando la caída a babor del *S. P. Lee* vino a quedar mirando a la mar, con la hélice de estribor contra una piedra.

Increíblemente, el sexto de la línea, 300 *Farragut*, pudo evitar lo peor siguiendo el viejo proverbio marinerero que dice: «Mantente bien vigilante o nunca marino serás, si no ves lo que hay delante, para, modera, o da atrás»; esto último fue lo que hizo el

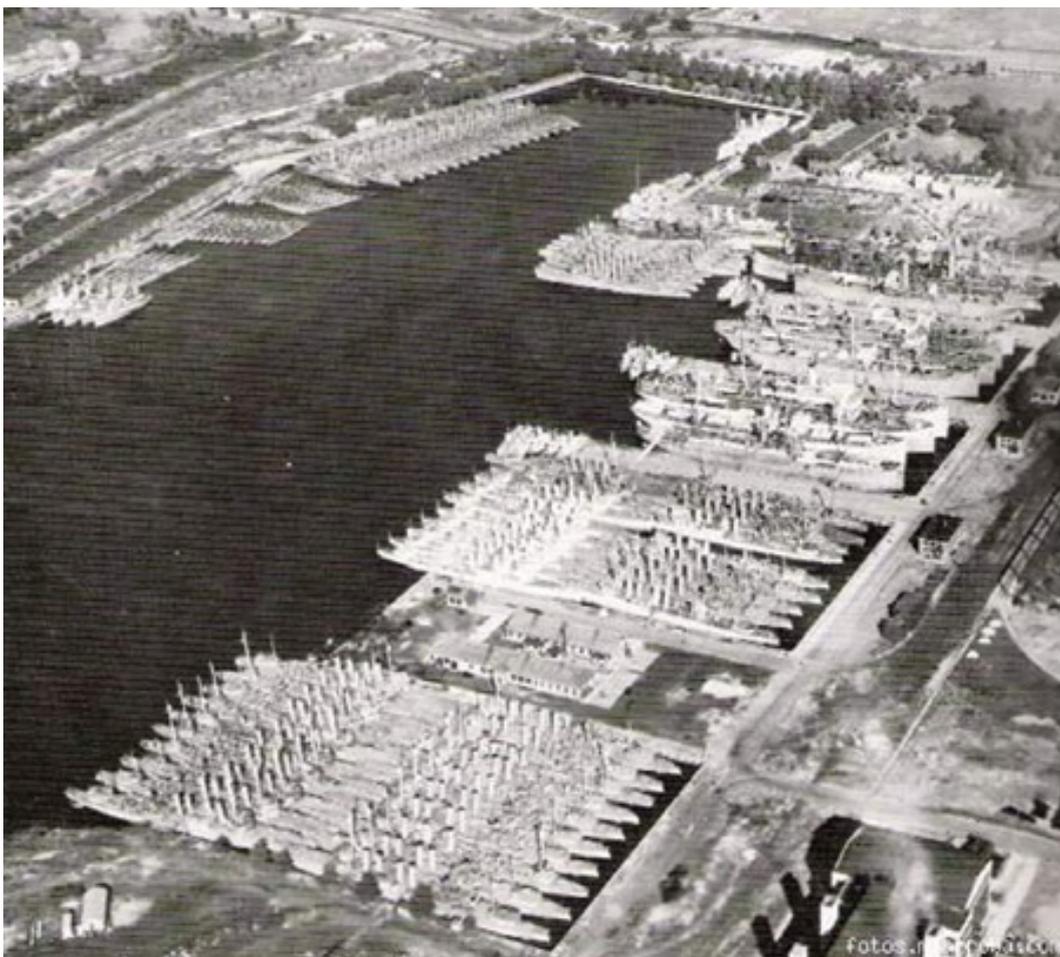
Farragut en los escasos minutos que tuvo para reaccionar, sufriendo algunos daños y vías de agua pero quedando a flote y con la gente a salvo. En medio de la noche y con ocho barcos aún por detrás viniéndose encima a veinte nudos, no lo haría sin sobresaltos, temiendo que le atizaran por donde más duele. El número siete, 297 *Fuller*, no tuvo tanta suerte y acabó por atracarse a la Hormiga del *Woodbury*, con lo que este ya no se sintió tan solo; esta vez la fortuna recayó sobre el octavo (séptimo descontando al insignia *Delphy*), 298 *Percival*, que no encontró el Grial pero salió, atrás toda, de aquella trampa mortal milagrosamente sacudiéndose el polvo.

El 301 *Sommers* logró imitar al *Farragut*, tocando con varios bajos pero librándose de lo peor; detrás de él, el *Chaucey* fue el último que no pudo evitar la colisión, terminando como ya sabemos. De las catorce unidades de la 11.^a flotilla, sólo cinco —*Stoddert*, *Thompson*, *Kennedy* y *Paul Hamilton*, de la 32.^a escuadrilla, además del afortunado *Percival*— resultaron indemnes; otros dos, como sabemos (*Farragut* y *Sommers*) averiados pero recuperables, perdiéndose los siete restantes, hechos pedazos sobre la costa. En total, el siniestro múltiple costó veintitrés muertos y cien heridos, recogiendo 775 supervivientes, algunos desde los mismos buques accidentados y destructores restantes (que permanecieron en el lugar hasta las 15:00 del día siguiente, emprendiendo luego ruta a San Diego; no sabemos si por mar o se atrevieron con el canal de mal agüero) además de pesqueros y otras embarcaciones del lugar. Otros treparon por el acantilado hasta la vía del tren, que pasaba por allí, siendo acogidos y rescatados los heridos por competentes funcionarios de la Southern Pacific Railway, que, con trenes, los trasladaron a Surf y hospitales de Santa Bárbara.

La 11.^a flotilla de destructores de la US Navy acababa de materializar uno de los sucesos más extraños sufridos por armada alguna. Naturalmente, atrajo gran número de público y espectadores durante los días siguientes, que creyeron contemplar la estampa nunca vista de varios buques de guerra sacrificados en una siniestra ceremonia naval; no serían, sin embargo, los únicos. Durante la Segunda Guerra Mundial, cuando, tras la toma de Narvik en abril de 1940 por la escuadrilla de destructores del comodoro Bonte, la Royal Navy acudió, encabezada por el acorazado *Warspite*, a tomarse cumplida revancha, cuatro de estos buques alemanes, *Zenker*, *Luedemann*, *Arnim* y *Thiele*, no tuvieron otra que varar de forma multitudinaria — cuando agotaron combustible y municiones— en el fiordo de Rombaken para salvar a las tripulaciones, pues los británicos obstruían la salida. Curiosamente, también pasa por allí un ferrocarril (de la compañía minera sueca de Lulea) desde el que pudo verse, durante muchos años, el cementerio naval improvisado.

ASUMIENDO LA RESPONSABILIDAD

Apenas dos meses tardó la US Navy en encausar al comandante Watson, al capitán Hunter, al oficial de derrota del *Delphy* y a cada uno de los mandos de las 31.^a, 32.^a y 33.^a escuadrillas, respectivamente. Realmente, los descocados años veinte del siglo del mismo número eran tiempos muy diferentes a los actuales: en vez de echarse la culpa unos a otros, Watson no dejó lugar a dudas reconociendo ante el tribunal que tenía toda la responsabilidad: confesó haber pensado, sin otro fundamento que su experiencia previa, que el radiogoniómetro funcionaba mal, cuando la realidad era todo lo contrario. Sin embargo, como ya dijimos en su lugar, a nuestro juicio no fue ese el fallo, sino, desechado este aparato como instrumento de contraste, adoptar la alternativa más comprometida del canal de Santa Bárbara basándose sólo en una navegación de estima muy afectada por las condiciones de mar. Tenía todo el mar abierto a su disposición, pero por empeñarse en hacer lo más difícil acabó con la mitad de los buques de su escuadrilla en tierra. Finalmente, sólo él y Hunter (los «enemigos» del gonio) fueron condenados con pérdida de la antigüedad. No salieron del todo mal librados.



Congestionada base americana llena de destructores tipo Cuatro chimeneas pasados a la Reserva y cuidadosamente «aparcados»; la US Navy ya tenía en servicio decenas de destructores mejores cuando «metió en naftalina» los Cuatro chimeneas.

Por lo que respecta a los destructores, todavía quedan restos en el lugar de los hechos, pero el acceso a ellos es difícil porque son terrenos pertenecientes al polígono espacial de Vandenberg, controlado por la Fuerza Aérea (USAF). Tras de rescatar los cuerpos de algunos de los fallecidos y recuperar diverso material militar (cañones y torpedos), los restos de los siete Flush Deck accidentados se vendieron en su día al chatarrero por poco más de mil dólares, iniciándose después su progresivo desguace y desmantelamiento a cargo de las inclemencias meteorológicas y de los raqueros de siempre. La hormiga cambió su nombre, merecidamente, por el de Woodbury Rock o, sencillamente, Roca del Destructor, y en 1933 recibió la visita de un mercante japonés que pasó a sumarse a la lista de naufragios de este siniestro litoral, que cuenta incluso con un buque fantasma, el *Valentia*, que aparece los días de niebla para aterrorizar a los marinos que no enchufan el radar.

Como se puede figurar, las filas de los Flush Deckers, en aquel momento en su máximo, ni se inmutaron con esta pequeña merma. Llegada la Segunda Guerra Mundial, y habiendo sufrido ya la baja notable de más de un centenar de unidades, esta clase de destructores tuvo que afrontar la guerra con nuevas pérdidas, cincuenta cedidos a Gran Bretaña que nunca regresaron, y las pérdidas de combate, que fueron al final veintitrés Flush Deck, media decena hundidos a torpedo por los submarinos alemanes, otros seis al menos por la escuadra japonesa en diversos combates, y nueve por la aviación enemiga convertidos en transportes rápidos o dragaminas. Dos se perdieron en accidentes, algunos horribles, como el *Washmuth*, al que le explotaron sus propias cargas de profundidad. Pero, con todo y con eso, al finalizar el inmenso conflicto quedaban más de setenta Flush Deck —ahora sí— antediluvianos en las filas de la US Navy, que sin sitio ya en la Reserva Naval (estaba saturada con otros muchos destructores más modernos) los envió directamente al desguace, donde el soplete dio buena cuenta de los supervivientes de forma mucho más masiva y rutinaria de lo que consiguió hacerlo, aquella infortunada noche, el canal de santa Bárbara.

Capítulo 5

Monstruos marinos

Misterios de los mares y océanos, lugares que ocultan las más extrañas criaturas (1969)

CALAMARES Y SERPIENTES

Las leyendas de animales marinos monstruosos y terribles han acompañado a los marinos desde los albores mismos de la Humanidad: tritones y sirenas, es decir, seres medio peces medio hombres, adornaron la mitología para incorporarse luego a la literatura y ser, finalmente, aceptados como si tal cosa por la mayor y más fastuosa factoría de fantasías y embustes colosales, es decir, Hollywood. Mientras tanto, la inmensidad de los mares seguía ahí, con ignotas profundidades abisales en las que nadie sabía quién o qué podía habitar. En la actualidad, hemos de reconocerlo, biólogos y científicos marinos han acotado —por medio del imposible científico, es decir, combinando ingeniería biológica, sostenibilidad del ecosistema y posible sustento a obtener— las dimensiones y posibilidades de enigmáticos seres de estas características. También las exploraciones profundas han demostrado que el oscuro fondo de los mares es, en su gran mayoría, un inmenso piélago yermo y fangoso, donde no habita sino la soledad y la desolación. Sin embargo, a pesar de todo, los seres marinos desconocidos han sido capaces de dejar la historia jalonada de hechos extraños y estremecedores que vamos a repasar brevemente.

Inevitablemente, siempre han existido descreídos y escépticos desmintiendo todos estos «cuentos» de los que arribaban, estremecidos, a puerto; hasta que sucedían hechos comprobados como que, en 1887, apareciera en Nueva Zelanda el cadáver de un enorme calamar gigante, el kraken, de 17,3 metros de longitud de cabeza a palpo,

cerrando muchas bocas. No menos significativa fue la aparición de un pulpo en Puget Sound, en 1973, con siete metros de cabeza a extremo de los tentáculos (en el Museo de las Ciencias de Londres hay un calamar de 8,5 metros). Pero lo más aterrador puede que sean las apariciones, o pesca en artes de arrastre, de «carcasas» (es decir, mudas de piel), de animales marinos imposibles de catalogar. En 1897 apareció una en Florida, de la que hay escasa definición, pero, en 1977, un pesquero japonés pescó otra bien fotografiada que los biólogos sólo pudieron catalogar como de un ¡plesiosaurio!; por último, en 1988 se encontró una última en Bermudas de ¡cincuenta metros! de longitud. ¿De qué animal podría proceder?

Lo más llamativo, sin embargo, acerca de animales marinos gigantes son los sucesos que han provocado. Muy frecuentemente, barcos en travesías oceánicas han realizado avistamientos de estremecedores duelos entre cachalotes y su presa preferida, el calamar gigante. Entre ellos está la descripción del ballenero americano *Cachalot*, testigo de una de estas peleas en plena noche. Surge inmediatamente la duda: ¿podría un kraken furioso confundir el casco de un barco con un cachalote al que atacar? Como respondiendo a esta pregunta consta un famoso suceso del año 1874 en el golfo de Bengala, confirmado por testigos. Se trata del ataque de «algo», seguramente un calamar gigante, a la pequeña goleta *Pearl* de cincuenta toneladas, casi en los ocho grados de latitud norte y ochenta y cuatro este. Los que presenciaron el ataque se hallaban a bordo del vapor *Strathowen*, viendo cómo el animal, surgido de las profundidades, hizo presa en el casco de la goleta y lo escoró hasta dejarlo «dormido» —tumbado sobre la mar— echándolo a pique. De los siete tripulantes, se salvaron cinco, incluido el patrón, que pudo contar cómo, en la más absoluta encalmada nocturna, unos tentáculos subieron a bordo por la zona de entrepalos (es decir, el combés) atrapando a uno de los marineros desaparecidos contra el palo y volcando la goleta. Tal vez hubiera corrimiento de carga o el buque anduviera corto de lastre, pues de otra forma el peso de un calamar, por grande que fuera, no lo hubiera podido volcar; precisamente fue este hecho el que hizo dudar de la historia, y la polémica continúa hasta nuestros días.



Grabado de 1801 de Pierre Denys de Montfort, mostrando un calamar gigante atacando un barco; en realidad, el famoso es un cefalópodo de gran profundidad que sólo pelea con los cachalotes, sus principales depredadores.

No menos estremecedor es el ataque, el año siguiente, de «unos tentáculos» al bote pesquero tripulado por Piccot y los hermanos Daniel y Tom Squires, tras haberlos tocado con un bichero. Los valientes muchachos lograron rechazar el ataque cortando uno de ellos, que fue su trofeo. Otra historia similar es la del capitán Jean-Magnus Dens, que, efectuando una travesía transatlántica en condiciones benignas, puso a dos hombres a repasar el casco por el exterior, en un pequeño andamio; surgió entonces, de improviso, un calamar de las profundidades que atrapó a los del andamio con un tentáculo, enredando con otro la jarcia y una tercera víctima a la que, afortunadamente, la rápida reacción de los tripulantes, con hachas y alfanjes, pudo liberar. Se intentó entonces pescar al cefalópodo, pero en vano, así como recuperar a los dos expuestos e infortunados trabajadores.



Mascarón de proa figurando una serpiente de la imitación de velero vikingo Torres del Este, en Catoira (Pontevedra). Una serpiente marina asaltando un barco y volcándolo es la pesadilla ancestral de los marinos en relación con los monstruos marinos.

Uno de los testimonios más acreditados sobre calamares gigantes fue el publicado en 1946 por la revista *Naturen*, procedente del capitán Groenningsaeter de la Marina noruega; siendo oficial del petrolero *Brunswick*, de quince mil toneladas, en su navegación por el Pacífico, contabilizó hasta tres ataques al buque en pleno día, estimando el tamaño de los calamares en unos diez metros cada uno. Navegando el barco a doce nudos, el animal los adelantaba atacando de frente en la zona de proa, añadiéndose al topetazo el inconfundible vertido de tinta, mientras con los tentáculos trataba, en vano, de asirse o alcanzar la cubierta del petrolero. Esta desproporcionada

agresividad terminaba muy mal para el monstruo, despedazado por la hélice; pero que un animal de estas dimensiones se «atreviera» con el casco de un petrolero, inmensamente más grande que un cachalote, no deja de ser significativo. ¿Qué sucedería si la tomaran con un pequeño velero?

Los casos de serpientes son mucho más imprecisos; en 1860 el velero *British Banner* informó haber avistado una. En 1905, el yate *Valhalla*, navegando frente a la costa brasileña, describió un ser viviente de unos noventa metros de largo, con aleta dorsal de más de medio metro, cuello de dos metros de largo y cabeza de tortuga; el encuentro, de madrugada y a la luz de la luna, se comunicó a la Sociedad Zoológica, que lo publicó en la revista *Proceedings*. Durante la Primera Guerra Mundial, en mayo de 1917, el crucero auxiliar *Hilary*, de unas seis mil toneladas, creyó descubrir un submarino alemán cerca de Islandia; pero el capitán Dean ordenó no disparar, acercándose a unos veinticinco metros para ver una criatura marina con ¡cabeza de vaca! aunque careciendo de orejas y cuernos, color negro y con una franja frontal, cuello de seis metros y aleta de más de uno; alejándose media milla, abrieron fuego contra el monstruo y este desapareció. Dos días después, el *Hilary* fue hundido llevándose los detalles en su diario de a bordo. Por último, está el polémico caso de isla Hook, protagonizado en 1964 por el fotógrafo Le Serrec y el submarinista De Jong, que, desde una barca de seis metros, fotografiaron «algo» de veinte metros de longitud, como una serpiente marina marrón de metro y medio de diámetro, con una herida en el costado y boca de un metro; luego se ha dicho que se trató de un montaje. Pero lo cierto es que el fallecido investigador Bernard Heuvelmans, especialista en fauna desconocida (criptozoología), documentó más de medio millar de avistamientos de animales marinos, el trece por ciento de ellos sin posibilidad alguna de fraude. ¿Existen los monstruos marinos?

OTROS «MONSTRUOS» MARINOS

Puede que, para responder a esta pregunta, sea aleccionador el testimonio de los trotamundos que, con sus barcos, permanecen más tiempo que nadie en la mar, encontrando cosas verdaderamente insólitas. Tristan Jones, protagonista de una homérica odisea empeñado en navegar en los lagos más bajos y más altos del mundo —a los que llegaba cruzando océanos— tuvo un estremecedor encuentro con un «monstruo marino» en las islas Guañape, al norte de El Callao. Habiendo oído un

ruido mientras se encontraba en el interior de su velero, el *Sea Dart*, de sólo seis metros de eslora, al salir a cubierta se encontró con que una tremenda medusa color escarlata, de siete metros de punta a punta, intentaba levantarlo, obligándole a llevar el ancla y largarse de allí.

Otro intrépido aventurero del período de entreguerras del siglo xx fue el suizo Hans von Meiss-Teuffen. Este inquieto nómada, solo o en las más variopintas compañías, dejó un cómodo puesto en un banco suizo para atravesar el Mediterráneo de oeste a este en pesqueros de vela transformados; luego, pasó a Oriente Medio, atravesó el canal de Suez con un pequeño yate del que se deshizo para navegar en *dhow* (un modelo de barco árabe) hasta la India, Seychelles y Madagascar, estableciéndose en África como granjero. Se hizo también minero, hotelero y empresario cinematográfico antes de regresar a su país con el inicio de la Segunda Guerra Mundial; mas, preocupado por su granja africana, decidió volver navegando con una bonita yola de catorce metros que compró, bautizándola *Rütli 650* por el aniversario en 1941 de la fundación de la Confederación Helvética. Tal como Robinsón tuvo a su Viernes, Hans encontró a Samedi, «sábado» en francés, un chuchillo español reclutado en Muros. Costeando España, Portugal y la costa africana noroccidental, ambos pasaron mil y una peripecias, entre las cuales estuvo un encuentro inesperado, aun cuando menos sorprendente, con un monstruo marino.

Poco después de salir de Muros con rumbo sur, fue detenido y registrado por un crucero británico. Acababa de abandonar la Royal Navy al *Rütli 650*, cuando el aventurero se puso a escribir tranquilamente en cubierta, frente a Bayona; pero algo lo interrumpió:

Vi por el rabillo del ojo izquierdo cómo, a poquísima distancia de la popa del yate, se levantaba una ola en extremo singular. Y antes de que la mente tuviese tiempo de plantearse esta otra pregunta: ¿será una mina que estalla?, la chata nariz de un submarino grisáceo sacudió a uno y otro lado una muralla de agua y la totalidad del monstruoso cigarro subió a superficie.

Hans pudo tener un grave disgusto, porque, al enfocar al sumergible alemán con su cámara *Leica*, el comandante de este, en la torreta, le apuntó con su revólver, amenazando: «Si usted dispara, disparo yo también».

Al final todo terminó del mejor modo, rebajándose la tensión. Cuando estaban los desenfadados submarinistas burlándose del bueno de Hans, volvió a aparecer el crucero británico, y el monstruo tuvo que volver a sumergirse, tan rápido como pudo, en las profundidades. Mas no sin dejarnos una pista sobre otros monstruos enigmáticos que jamás llegarían a verse.

EL INCREÍBLE CASO DE PACO EL DE LA BOMBA

Francisco Simó Orts se hizo mundialmente famoso como Paco el de la Bomba por el suceso de la bomba de Palomares que marcó la carrera de algún notable político español; sin embargo, debe figurar con todos los honores en este inventario de extraños sucesos, pues, siendo un humilde y modesto pescador catalán afincado en Águilas (Murcia), sería no sólo testigo de la caída de una de las cuatro bombas atómicas del cielo frente a la playa almeriense de Palomares a inicios de 1966, sino que, tres años después, a bordo de su flamante barco nuevo, el *Agustín y Rosa*, fue víctima de un extraño suceso a cargo de una enigmática criatura marina, hecho acreditado no sólo por la tripulación sino por todos los buques, civiles y militares —e incluso aeronaves— que acudieron en su auxilio.

El incidente de la bomba de Palomares ya habría dado para llenar un libro. Vino originado por una mala costumbre engendrada por la Guerra Fría, el transporte de bombas atómicas de uranio y plutonio setenta y cinco veces más potentes que las de Hiroshima y Nagasaki desde Georgia (EE. UU.) hasta Turquía, a bordo de enormes bombarderos B-52 que repostaban en vuelo, sobre Almería. En uno de estos tránsitos letales, el bombardero se adelantó al cisterna KC-135, colisionando y cayendo ambos aparatos envueltos en llamas, junto con las bombas termonucleares. Una de ellas y varios cadáveres, con macabra oportunidad, fueron a parar a un cementerio, y otras dos a un huerto y a un descampado, no lejos de la desembocadura del río Almanzora, en la aldea de Palomares. Dos de las bombas antedichas habían roto sus carcasas al no funcionar sus paracaídas, liberando tres kilos de plutonio 239, que puede ser radiactivo durante miles de años; los estadounidenses tuvieron que raspar ciento cinco hectáreas de fincas y sacar casi cinco mil barriles de tierra contaminada.

¿Dónde estaba la bomba que faltaba? La había visto caer, en el agua, nuestro protagonista Paco desde su pequeño barco de pesca, el *Manuela Orts*. Pero ni las autoridades ni los prepotentes americanos le hicieron caso; se formó una flota de búsqueda a partir de la Sexta Flota del Mediterráneo, la llamada Task Force 65 que, dotada de quince barcos entre los que estaban nodrizas de ingenios submarinos como el *Alvin* (batiscafo de esfera resistente) y el *Aluminaut* (batiscafo cilíndrico), comenzó una búsqueda sistemática que... no dio resultado alguno. Tras dos meses de agotadora faena, a alguien se le ocurrió ir a buscar a Paco, que, sin lugar a dudas, señaló un punto a diez kilómetros de la costa y unos setecientos metros de profundidad. Los batiscafos descendieron y, en efecto, allí estaba la bomba, esperando a su rescate. Aunque hubo diversos problemas durante las tareas submarinas, pues el *Alvin* se enredó con el paracaídas, etc., finalmente se rescató el peligrosísimo artefacto y a Paco se le quedó el apodo para siempre.

Pasaron tres años y el bueno de Paco, ya famoso en la zona, pescaba a unas tres

millas del cabo Cope con su barco nuevo, de veinte metros de eslora, seis de manga y unas setenta y cinco toneladas de desplazamiento. Con todo el arte tendido, de pronto algo se enredó en las redes y, para estupefacción de Paco y sus seis tripulantes, comenzó a arrastrarlos velozmente con rumbo a Argelia. Consultada la hemeroteca, el diario *ABC* del domingo 12 de octubre de 1969 consigna brevemente el suceso: «Uno de los barcos pesqueros de aquella flota (Águilas) ha sido remolcado por algún artefacto sumergido dos millas mar adentro, al enredarse en las redes que tenía caladas».



Ermita de A Lanzada (Galicia) donde los marinos depositan sus exvotos impetrando protección a las alturas frente a temporales y monstruos marinos. Resultan conmovedoras estas muestras del fervor mariner.

Pero lo cierto es que el extraño incidente había dado para mucho más: al verse sin gobierno ni maniobra del *Agustín y Rosa*, Paco, con muy buen sentido y para evitar que un mal enganchón volcara su barco, paró la máquina; tras unos segundos de estupefacción, viendo que el «remolque» continuaba, decidió, por su emisora de Banda Lateral Única (BLU), llamar a la Capitanía Marítima de Cartagena, donde por su fama era bien conocido. El comandante, enterado del hecho, decidió mandar en su ayuda a toda la caballería.

En efecto, el puerto militar de Cartagena era en aquel entonces base de la 21.^a escuadrilla de destructores, los no menos famosos *Cinco Latinos* entre los que se encontraban el *Almirante Valdés* y el *Jorge Juan* (del tipo Fletcher estadounidense, como ya vimos en el capítulo anterior, cedidos a la Armada Española) prontos para zarpar, lo que hicieron inmediatamente, seguidos por el submarino *Almirante García de Los Reyes* (ex *Kraken* estadounidense) y el buque de trabajos subacuáticos

Poseidón, con buceadores. Varios helicópteros de la Marina se enviaron también a investigar. Quedando Cartagena a poco más de veinte millas del cabo Cope, los destructores tardarían poco más de media hora en alcanzar al pesquero.

Así fue como lo que quiera que hubiese enganchado las redes del barco de Paco se vio metido en un avispero inextricable. Enzarzado en las redes que lo habían pescado, con un enorme peso flotante de setenta y cinco toneladas que arrastrar como bola encadenada y no más de novecientos pies de agua bajo la quilla, pronto lo rodeó un enjambre de modernos buques de guerra, dotados de hidrófonos y sonares acústicos. El *Jorge Juan* y el *Valdés* llevaban, en aquella época, sonares SQS de los modelos 29 al 32, con diferentes frecuencias de operación, que incorporaban clasificadores de ecos capaces de determinar naturaleza y forma del blanco. Al objeto submarino, fuera lo que fuese, más le valía no mostrarse hostil, pues ambos destructores, aparte de cargas de profundidad en varaderos y modernos disparadores *Erizo*, tenían torpedos acústicos buscadores Mk-32 de carrera en espiral; estos ingenios, de doscientos cincuenta kilos, tenían un alcance de once kilómetros y cuatrocientos metros de profundidad, navegando a casi cuarenta y cinco nudos. Por su parte, el submarino *Almirante García de los Reyes* montaba un sonar activo-pasivo BQS-2 de cinco kilómetros de alcance, hidrófonos JT y torpedos buscadores Mk-27, estos peores que los Mk-32 porque podían «engañarse» con señuelos.

Dicen las crónicas que se intentó el contacto con el objeto sumergido, sin resultado alguno. Pero ¿cómo se haría? El submarino español llevaba teléfono submarino, pero es dudoso que se usara para establecer contacto; posiblemente se intentó con *pings* de sonar, que no fueron respondidos. Parece que lo que vino a resolver la situación fue la llegada de los helicópteros, que cerraban por completo el cerco del intruso, obligándolo, si era artificial, a emerger y rendirse, o, si era animal, a afrontar la inevitable y sangrienta cacería. Cuando un helicóptero, ya localizado el enorme objeto, descendía sobre él, hubo una brutal sacudida y el *Agustín y Rosa*, balanceándose fuertemente, quedó liberado y con todas las redes cortadas con una precisión que no dejó de llamar la atención de los pescadores. El monstruo marino desapareció entonces con el mismo sigilo con el que había llegado; al menos esta fue la versión oficial, porque, muy probablemente, se le siguió con los sonares hasta que pudo comprobarse que se alejaba para no volver. Sin duda, mucho más aliviado él que los cazadores, cuya misión principal era ahuyentarlo.



Uno de los monstruos marinos más frecuente es el submarino soviético tratando de pasar desapercibido, al que se supone «pescado», en más de una ocasión, por redes de arrastre de incautos pesqueros.

En la época de la Guerra Fría, resultaba bastante frecuente que submarinos soviéticos y estadounidenses establecieran vigilancias sobre los principales puertos enemigos, tomando nota de la actividad militar, buques que entraban y salían, frecuencias de radio, radar y sonar (ELINT) en las que se trabajaba, etc. ¿Sería el «monstruo» cazado por Paco un sumergible-espía del otro lado del Telón de Acero venido para espiar el puerto de Cartagena? Quién sabe. Transcurrido el incidente, sólo se pasaron breves notas para que las publicara la prensa —como se ha visto— y alguien debió hablar con Paco, pues los días siguientes todos encontraron que se mostraba muy reservado. Desde luego, ser el único hombre en hallar una bomba atómica y pescar un submarino ruso hacía de él un increíble personaje, caso único en la historia de los extraños incidentes navales. Pero, si en lo primero estuvo solo, en lo segundo encontró compañía: en 1999, en el golfo de Cádiz, el pesquero *José María Pastor* resultó remolcado por un submarino sin identificar que acabó también por romperle las redes.

Dice alguna enciclopedia de aquella época que las impresionantes características de los nuevos submarinos atómicos permitirán explorar los fondos marinos abisales y saber qué criaturas monstruosas habitan allí. A nosotros no nos cabe duda de la existencia de estos monstruos, ni de que ya los hemos encontrado: son los propios submarinos.

Capítulo 6

Cuando un muerto habla

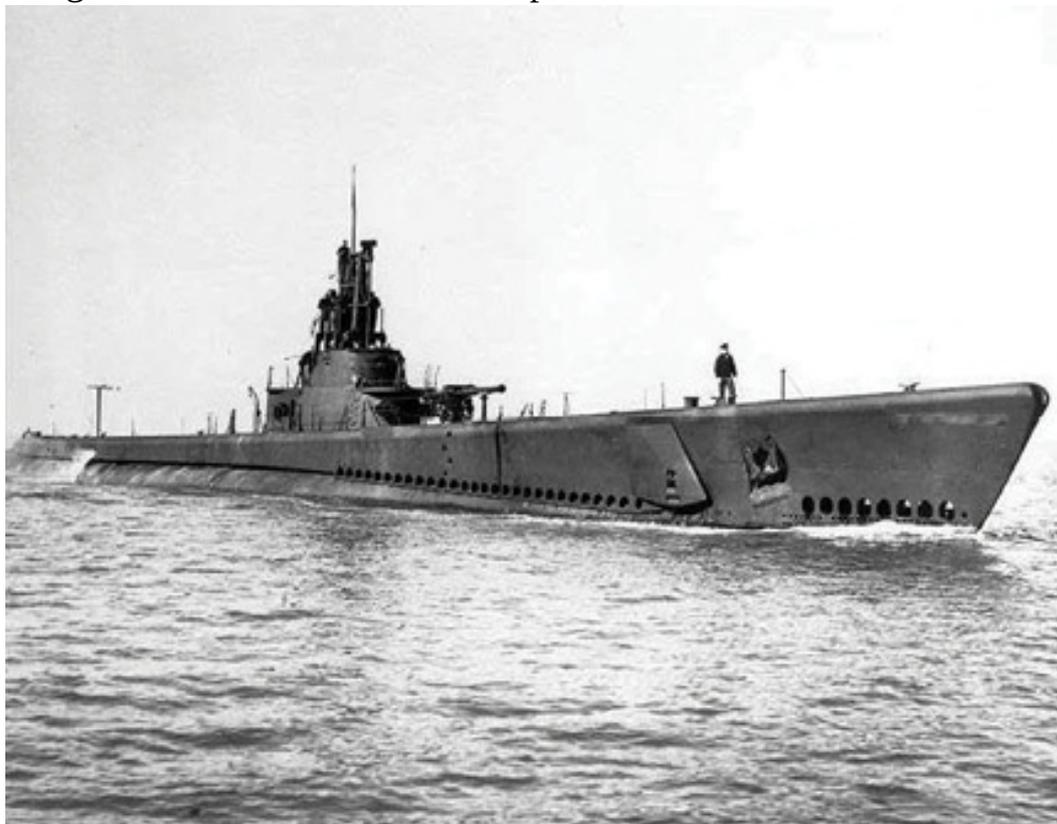
El misterio del barco (USS *Wahoo*) que hizo trizas la delirante leyenda tejida en torno a él (1943)

BULOS Y REALIDADES

No resulta nada extraño, ni es cosa específica de la historia naval, que en torno a alguien determinado se teja una leyenda más o menos creíble que la épica al uso, o los intereses bélicos vigentes, se encarguen de consolidar; sí es más raro que, con el tiempo, otros intereses, esta vez mundanos y crematísticos, lejos de querer hallar al fin la verdad se ocupen en favorecer todo un cúmulo de irrealidades, las cuales, repetidas y publicitadas muchas veces, acaben por aceptarse como hechos. Pero lo que ya alcanza categoría de francamente inhabitual es que sea precisamente el desaparecido protagonista, aquel con el que se perpetró todo el montaje, quien tenga finalmente que aparecer para desmontar los bulos y mentiras, dejando a todos los embusteros en evidencia o, como vulgarmente se dice, «con el culo al aire».

Aunque parezca increíble, esta es la historia del submarino estadounidense SS 238 *Wahoo*, una de las setenta y siete unidades de la clase Gato de la US Navy durante la Segunda Guerra Mundial que se emplearon por decenas en la guerra del Pacífico. Duró nada menos que sesenta y tres años y fue, en realidad y como se ha dicho, la de dos enormes bulos, mentiras gigantescas en las que nada tuvieron que ver ni el comandante, ni la tripulación ni mucho menos el propio *Wahoo*. Tras más de medio siglo, el tiempo acabó por dejar a cada cual en su lugar, dando así una lección ejemplar. Porque el *Wahoo* no había desaparecido en la noche de los tiempos inalcanzable para los terrenales adversarios japoneses, como pretendía cierto sector

de la Armada estadounidense queriendo hacer de su gente héroes legendarios en plena Guerra Fría; ni tampoco trascendió, como otros hubieran deseado, a una dimensión inexplorada para ponerse en consonancia y «al día» con la literatura esotérica de gran venta o las modas de la época.



Submarino de la numerosa clase Gato estadounidense a la que pertenecía el USS *Wahoo*: barcos grandes y confortables pero poco ágiles y maniobreros.

No, ni mucho menos. El *Wahoo*, como otros barcos, cuerpos del ejército y algún batallón de caballería, fue conducido a un escenario inadecuado para sus características por un comandante excesivamente belicoso al que sus superiores fueron incapaces de detener; pero se exageró luego tildando a la tripulación del *Wahoo* como una cuadrilla de villanos sádicos y crueles, que destruían orientales como si fueran cucarachas para saciar su ambición asesina. Esto fue lo que, en los años setenta del siglo xx, intentó dejar sentado la novela *El sumergible fantasma*, aceptando el mercado estas tesis y premiándolas con un gran número de ventas. En vez de dejar descansar al *Wahoo* en su tumba de guerrero con sus aciertos y errores, de forma bastante amoral se le consideró inspiración —confesada por los autores— del submarino protagonista del *best-seller*, el USS *Candefish*, obligándole luego inevitablemente a cargar (a aquel y su comandante) con todas las culpas de su *alter ego* imaginario. No contento con ello, este libro, además, defendería a capa y espada la teoría de un Triángulo de las Bermudas del Pacífico —junto a otros muchos más— como entidad purificadora que se acaba tragando al submarino con su tripulación como castigo por sus pecados.

De toda esta peregrina elucubración se vendieron más de un millón de

ejemplares; así que, como suele suceder, se cumplió que algo sin demostrar pero muy divulgado acaba considerándose verdad. Resulta una buena lección para el futuro, y aviso a navegantes, que finalmente el *Wahoo* fuera capaz, aun muerto, de dejar a unos y otros en el ridículo más absoluto, de forma que, ahora, podemos juzgarlos por su desfachatez. Tal vez así el casi centenar de personas que perdieron la vida trágicamente a bordo del *Wahoo* pudieran al fin ser tratados con respeto, seriedad y sinceridad; en otras palabras, se les dejó descansar en paz.

MATAR TODAVÍA MÁS JAPS^[2]

La gesta de los grandes submarinos americanos en la campaña del Pacífico ha sido narrada por el cine de múltiples y diferentes maneras, desde angustiarnos con la agónica conservación del último torpedo que le resta al submarino, hasta pintarlo de rosa y llenarlo de exuberantes enfermeras para animar el ojo del espectador. Sea cual sea el argumento elegido, casi todos, con extraña unanimidad, vienen a confluir en un mítico lugar, la bahía de Tokio, punto casi obligado de destino para cualquier comandante cinematográfico que se precie. Es, en suma y como Hollywood acostumbra, un enredo de tergiversaciones con un fondo de verdad en el que aparece la historia real del *Wahoo* y otros muchos sumergibles que tuvieron mejor o peor suerte, para un público ni muy conocedor ni muy interesado en profundizar en la historia de los submarinos americanos.



El célebre comandante del *Wahoo*, Dudley W. *Mush* Morton, excelente profesional en cuyo polémico proceder la literatura *best-seller* encontró materia para tejer una delirante leyenda muy a tono con la época.

Sin embargo, en el mundo real, si algo puede decirse *a priori* del comandante Dudley Walker Morton, apodado *Mush* («*Champi*») Morton por sus colegas, es que era de todo menos profano. Nacido en Kentucky, tenía una larga carrera naval iniciada en buques luego célebres como el portaviones *Saratoga* o el crucero *Chicago*. Cuando toma el mando del *Wahoo* en Australia a finales de 1942 tenía treinta y seis años, y ya había comandado al menos otros cuatro sumergibles, los *Dolphin*, *Canopus*, R-5 y S-37; llegaba, como no podía ser de otra manera, como revulsivo para mejorar la combatividad. Entre los suyos logró despertar odio, desprecio y admiración a partes iguales; cada cual es producto de su época, y de Dudley Morton hablan sus colegas de profesión con expresiones como «parecía

poseído por un ardiente deseo de infligir daño al enemigo japonés» y «positivo, intolerante, rápido en denunciar la ineficacia». En su mejor perfil se dice que se trató de un innovador que introdujo nuevas tácticas en la guerra submarina, como dejar al primer oficial el periscopio mientras él dirigía el ataque desde la mesa de navegación, ejecutar siempre las patrullas en superficie (aun en presencia de barcos y aviones sin identificar), para que ningún blanco se le escapara y atacar los buques enemigos «torpedo a torpedo» en vez de lanzar salvas de varios que dejaran al *Wahoo* desarmado al inicio del crucero.

En el lado negativo figura, inevitablemente, la famosa frase que se le adjudica: *Shoot that sons of bitches*, cuya traducción literal es «Matad a esos hijos de puta», refiriéndose, naturalmente, a los enemigos japoneses, que, tras el ataque a Pearl Harbour en diciembre de 1941 —y la fulgurante conquista, en apenas los tres meses siguientes, de las islas Filipinas, Indonesia, Java, Malasia, Singapur, la mitad de Nueva Guinea, Aleutianas y un largo etcétera— se habían hecho odiar a conciencia por sus detestables métodos de conquista y aniquilación y habían provocado de forma inevitable esta reacción en sus adversarios. Sin pretender en absoluto respaldar ni defender un ápice la actitud del comandante Morton, hay que decir que cuando el futuro presidente John Fitzgerald Kennedy llegó en 1943 a la base de lanchas torpederas de Tulagi, en las Salomón, en el buque de desembarco LST 449 para hacerse cargo de la célebre torpedera PT-109, lo primero que encontró fue un tablero en la puerta que decía:

Matad *japs*. Matad *japs*.
Matad todavía más *japs*.
Si cumplís bien vuestra tarea,
ayudaréis a matar a esos asquerosos amarillos.

Lema firmado nada menos que por el almirante Halsey, que salvó sus portaviones *Yorktown* y *Enterprise* del desastre de Pearl Harbour y se disponía a comandar a la sazón la tercera escuadra del Pacífico, posiblemente la mayor flota aeronaval del mundo. Si desde el mando se emiten proclamas de este género, no hay que ser ningún genio para tener certeza de que lo que rondaría la cabeza de gran parte de los efectivos estadounidenses, a lo largo de todo el escalafón, no debía ser muy diferente de lo que pensaba Dudley *Champi* Morton.

El problema que tienen los presumibles «viajes a otra dimensión» es que sacan a personas y naves de su contexto, y claro, en plenos años setenta, no cuesta nada convertir al redivivo Morton (redenominado Billy G. Basquine para la novela) en un sádico asesino capaz de poner en peligro su buque y pasar sobre quien fuera para alcanzar su único objeto: matar a los malditos *japs*; como si ya no se hubieran ocupado a conciencia de ellos sus compañeros del aire en Hiroshima y Nagasaki. El somero resumen que hemos hecho nos deja, sin embargo, la imagen de un comandante concienzudo, buen profesional y amante de su profesión que, metido en

pleno torbellino de una guerra como nunca se había librado antes, reaccionó de forma excesiva o vehemente; aunque ya veremos que el blanco de sus iras no serían sólo los odiados *japs*, sino también otro menos conocido, los muy defectuosos torpedos estadounidenses MK 14, que actuaron dentro del *Wahoo* como auténticos «topos» capaces de activar la carga principal del odio del comandante Morton, con la lógica consecuencia de una gran explosión final.

PATRULLA DE COMBATE

Centremos ahora brevemente nuestra atención en el otro protagonista de esta historia, el *Wahoo*, un gran submarino de flota propulsado por motores diésel eléctricos acoplados a los generadores. Estaba armado con diez tubos lanzatorpedos, seis a proa y cuatro a popa, con una provisión total de veinticuatro «pescados» por patrulla, pudiendo cargar hasta cuatrocientas toneladas de gasoil para lograr en superficie velocidades próximas a los veinte nudos. Los Gato (construidos en tres series: Gato, Balao y Tench) eran en realidad enormes submarinos oceánicos, dotados incluso de frigorífico para mantener los comestibles y aire acondicionado, mínimas comodidades para los larguísimos cruceros de patrulla que efectuaban, a veces de hasta dos meses y medio de duración (setenta y cinco días). Aún quedan seis conservados en Estados Unidos como museos, uno de ellos en Buffalo, Nueva York.

A finales del siglo xx, la Armada española recibió, viejos y gastados, cinco submarinos americanos de la clase Balao (muy parecidos a los Gato); eran los *Kraken*, *Ronquil*, *Bang*, *Picuda* y *Jallao*, que aquí se llamaron *Almirante García de los Reyes*, *Isaac Peral*, *Cosme García* y *Narciso Monturiol* (los dos últimos, consecutivamente). Sin duda se tuvieron que apreciar las comodidades como el frigo o el aire acondicionado, pero también se vio que estos barcarrotes (llamándose así los barcos demasiado grandes y aparatosos) de casi dos mil toneladas no eran lo más adecuado para aguas litorales del Atlántico, y menos para el Mediterráneo, pues tardaban mucho en sumergirse, eran poco maniobreros, muy ruidosos, y tenían la mala costumbre de quedarse colgados a media inmersión, además de gastar tanto combustible que prácticamente necesitaban tener una refinería para ellos solos. En resumidas cuentas, sólo eran aptos para operar en grandes extensiones oceánicas con sondas superiores los mil metros.

Por eso, y porque venían hechos polvo, en España apenas superaron una década

de servicio activo cada uno. No eran buenos para mares restringidos o aguas confinadas como las de la costa mediterránea... o la bahía de Tokio. Incluso el santuario del mar del Japón les habría venido pequeño, siendo susceptibles de ser descubiertos con facilidad. Un estado mayor responsable, y comandantes con sentido común, los habrían mantenido siempre con mucha agua bajo las quillas y alrededor, operando contra el tráfico enemigo y colapsando las líneas de comunicación, que fue donde al arma submarina estadounidense se apuntó su mayor éxito en el Pacífico. Sin embargo, ahí estaba, como inmenso cebo, la bahía de Tokio, representada en la realidad por el mar del Japón (limitado al este por las islas de Sajalín, Hokkaido, Honshu y Kyushu, y al oeste por Rusia, China y Corea) donde puede entrarse a través de los estrechos de La Perouse o Soya, Tsugaru y Tsushima, escenario en el que se podía hacer un enorme daño a los *japs*, pero también era muy posible que el aparatoso *Wahoo* se encontrara como un escualo en un lavabo, sin saber por dónde escapar.

Este sumergible llegó a realizar siete patrullas de combate, cada una con su historia peculiar. Cuando Morton toma el mando en Australia, ya llevaba dos, ninguna de las cuales pasaría a la historia. El *Wahoo*, tras un intensivo entrenamiento, recibió instrucciones para dirigirse a un fondeadero utilizado por los japoneses en Nueva Guinea al que se conocía como Wewak; en aquella rada tropical de apenas unas decenas de millas, Morton realizó por primera vez la que acabaría siendo su especialidad, entrar con su aparatoso submarino en un lugar confinado donde corría un peligro letal, buscando allí objetivos sobre los que disparar. Encontraron un destructor al ancla, es decir, anclado, contra el que fallaron varios lanzamientos; apercibiéndose del ataque, el japonés se puso en marcha y acometió contra el *Wahoo*; Morton usó entonces su propio submarino como cebo para atraer al enemigo, manteniéndolo con el periscopio fuera y en situación de ataque. Con nervios de acero, el estadounidense aguantó así hasta el último momento para dispararle dos torpedos a mil doscientas yardas, echando al destructor japonés a pique.

A continuación, el *Wahoo* libró una legendaria batalla contra cuatro mercantes y transportes de tropa enemigos, uno de los cuales requirió tres sucesivos ataques incluido un *end-around* —adelantarlo por el filo del horizonte, esperándolo después — para lograr su hundimiento; todo un alarde de resistencia del buque y capitán japonés. El sumergible regresó a finales de enero de 1943, permitiéndose izar una escoba en el periscopio al entrar en la base para mostrar así que había realizado un *clean sweep*, es decir, un «barrido completo». En el segundo crucero de Morton también se logró este título, aventurándose el *Wahoo* en el mar Amarillo (entre China y Corea) en inevitable progresión; allí hundió nueve mercantes, un pesquero y dos sampanes. Un nuevo crucero, en la primavera de 1943, transcurrió sin pena ni gloria, logrando tres buques hundidos y dos averiados.

Llegados a este punto el submarino, tras cinco patrullas de guerra, necesitaba un urgente paso por astilleros para reparaciones varias; al inicio del verano ya estaba el

Wahoo de nuevo listo para empezar sus cruceros, pero afectado por un hecho que tal vez repercutió negativamente en Morton: su primer oficial e íntimo colaborador Richard ÓKane pasó a mandar el *Tang*, y Roger Paine, el segundo, desembarcó por enfermedad. Sucedió así que el submarino partió para su sexto crucero de combate con un comandante muy experto y de inflada reputación, pero paradójicamente aislado en un mando rodeado de novatos. Puede que no fuera lo mejor para lo que Morton tenía en mente, que no era otra cosa que violentar el santuario japonés, el mar interior del Japón, penetrando por la puerta más norteña del estrecho de La Pérouse o Soya. Existía el riesgo de que estuviera minado, pero el 14 de agosto de 1943, navegando en superficie, el *Wahoo* penetró por este estrecho a pesar de ser descubierto e interrogado (no atacado) por los perplejos centinelas japoneses de la estación costera de Misaki.



Primer oficial del *Wahoo*, luego almirante, Richard ÓKane: la fortuna quiso verle desembarcado a tiempo del submarino para completar una exitosa carrera naval.

Posiblemente si, tras esta enorme audacia (como suele suceder en las películas) el sumergible hubiera logrado una decena de hundimientos en el mar del Japón, Morton y los suyos —convertidos ya en veteranos— habrían logrado una tercera «escoba» y fama, laureles, medallas y gloria a su retorno a Pearl Harbour. Pero un escondido enemigo esperaba, y no en el mar del Japón, sino dentro del propio *Wahoo*, en las cestas y paños donde se guardaba la provisión de más de veinte torpedos. En nueve ataques consecutivos, de forma absolutamente desquiciante, Morton y los suyos no

lograron torpedear ni uno solo de los blancos que se le ofrecieron en aquel escenario inmejorable; en una ocasión, incluso se llegó a escuchar el golpe del torpedo contra el blanco... pero no hubo explosión. Algo debió romperse entonces dentro de *Mush Morton*: traicionado por sus propias armas después de correr todos los riesgos para penetrar en el mar del Japón y carente de amigos y colegas a los que confiarse —que a ciencia cierta habrían podido atestiguar que lo que fallaba eran los malditos «pescados», pues fueron testigos de los exitosos ataques en cruceros anteriores— tal vez llegaría a pensar si su tripulación novata no estaría sospechando de su propio comandante, lo que le aislaba aún más sobre sí mismo.

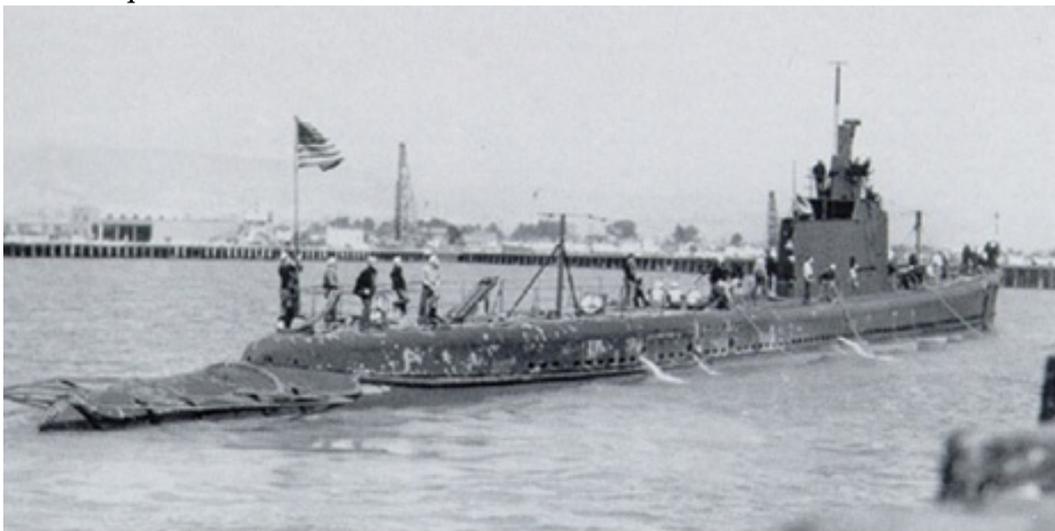


Foto del SS 238 *Wahoo* en pleno conflicto, llegando a base; se aprecia el desgaste de estos grandes buques empleados, muchas veces con enorme riesgo, en las someras aguas del Pacífico austral.

La respuesta a todas estas tensiones, combinada con el estrés de la guerra y su consabida belicosidad, fue una explosión de ira temible y de imprevisibles consecuencias. Hecho un auténtico basilisco, pidió ayuda a Pearl Harbour, donde el jefe de la Flota Submarina, almirante Lockwood, le ordenó regresar. Como un venablo furioso, el *Wahoo* regresó a la base en tan sólo once días; no debió resultar agradable compartir la travesía con un capitán que, cuando no estaba encerrado, se mostraba taciturno o presa de insoportables ataques y enfados contra todo el mundo.

A su llegada, Morton se dirigió derecho al mando de submarinos y allí, delante de Lockwood y todo su estado mayor, protestó, gritó, pataleó e incluso... se atrevió a golpear la mesa delante del almirante. Increíblemente, no fue amonestado ni retirado del mando; se le escuchó punto por punto, se dieron las instrucciones convenientes y se le aseguró que se examinaría con lupa cada torpedo antes de volver a ser embarcado. Por último, Lockwood preguntó a Morton qué quería hacer; ni que decir tiene, aquel hombre estresado y atormentado sólo deseaba volver. Como se reprocharía después toda su vida, el almirante se lo permitió: «No debería haberlo dejado salir. Tendría que haberlo desembarcado y dejar que se calmara un poco... ¡pero no pude hacerlo!».

Dejando atrás todo, el *Wahoo* zarpó rumbo a Midway a mediados de septiembre

de 1943. Tras hacer allí escala, partió para el gran santuario, la eterna quimera, el mar del Japón, donde su comandante creía tener una cuenta pendiente. No regresó jamás.

LEYENDAS Y MONTAJES

En verano de 1958 el moderno submarino atómico *Nautilus*, bautizado en honor de Julio Verne, pasó sumergido bajo el Polo Norte geográfico gracias a su reactor nuclear Westinghouse y un aparato de navegación por inercia puesto a punto por la casa Sperry. Menos de dos años después, el 17 de febrero de 1960, el enorme submarino nuclear *Triton*, dotado con los mismos adelantos (dos reactores nucleares en su caso) y concebido como enorme crucero oceánico de casi ocho mil toneladas sumergido —tres veces el tamaño del *Wahoo*— tras salir de su base de New London emprendió en el Ecuador, cerca de las Rocas de San Pedro y San Pablo, una vuelta al mundo subacuática en la que invirtió ochenta y cuatro días, saliendo a la luz, tras pasar por el cabo de Hornos, Guam, las islas Filipinas y el cabo de Buena Esperanza, frente a Delaware el día 10 de mayo. Allí desembarcó su comandante a un helicóptero que lo llevó a la casa Blanca, donde el presidente de los Estados Unidos y una rueda de prensa multitudinaria aguardaban.

Este capitán de submarino se llamaba Edward L. Beach, y era hijo de un famoso comandante americano del mismo nombre que en 1916 había perdido su buque, el crucero *Memphis*, a causa de un imprevisible tsunami frente a la ciudad de Santo Domingo, en la República Dominicana. Antes de mandar el *Triton*, fue nombrado, desde 1955, ayudante naval del presidente Eisenhower, es decir, con acceso a los archivos y registros secretos de la US Navy. Aún antes de este cargo de cariz eminentemente político, durante la Segunda Guerra Mundial Beach formó parte, junto a Morton y ÓKane, de las tripulaciones de submarino americanas que luchaban contra el Japón; en su caso, su buque fue el USS *Trigger*, muy similar al *Wahoo*.

Superviviente de guerra con grado de capitán, en los años cincuenta del siglo xx el comandante Beach, al mismo tiempo que ascendía políticamente, decidió escribir un libro en el que, aparte de plasmar sus memorias de guerra, hacía recordatorio y encendido elogio de algunos de sus compañeros submarinistas en las hazañas bélicas del Pacífico. Entre ellos estaba el *Wahoo* y, después de contar su historia, dice, a propósito de su desaparición, que ningún informe japonés habla de él, añadiendo:

El enemigo no lo hundió ni llegó a saber siquiera que se había perdido, hecho este que nosotros ocultamos

durante largo tiempo sabiendo cuán deseoso estaba de cazar al *Wahoo*. Como muchos de nuestros submarinos, desapareció, sencillamente, en el limbo de los buques perdidos, llevándose su secreto consigo. Pero es un pensamiento confortador saber que encontró la más digna tumba para un marino. A mí me gusta recordar al *Wahoo* combatiendo al enemigo como siempre lo hizo, con gloria, con éxito y con furia, hasta el último instante catastrófico en que, por cualquier desventura y en circunstancias desconocidas para los que vivimos encontró el fin de su gloriosa existencia.

Difícilmente se puede dudar que, cuando el comandante Beach escribió estas líneas, aparte de dejar brillante memoria de su colega sólo deseaba satisfacer también, ya de paso, el interés político estadounidense. No había nada malo en ello... salvo que faltaba a la verdad; puesto que hoy, con la desclasificación de los archivos, sabemos que, por el contrario de lo que Beach dijo, existía un informe de las Fuerzas de Autodefensa japonesas —sobre las que la USS Navy tenía pleno dominio y acceso desde la rendición del Japón en 1945, cuando este país se convirtió en una especie de virreinato bajo la tutela del general Douglas McArthur— mencionando que, la noche del 11 de octubre de 1943, uno de sus aviones había detectado un gran sumergible estadounidense intentando cruzar el estrecho de La Pérouse. Este informe, aportado por el vicealmirante japonés retirado Kazuo Ueda, detalla un prolongado ataque con bombas y cargas de profundidad tras el cual se dio por hundido el submarino estadounidense.

Lo cierto es que Beach, conociendo o no este informe al que tenía acceso, hizo flaco favor negándolo por intereses de la «guerra secreta» que se libraba entonces, luego conocida como Guerra Fría. Posiblemente también sin querer, con su poética evocación del «limbo de los buques perdidos» hizo o provocó algo mucho peor: dar pie para que otros, con mucha peor intención, tomaran la leyenda del *Wahoo* y la desafortunada belicosidad de Dudley Morton como caballo de batalla para redactar una novela que, mezclando la gesta de los sumergibles americanos y las vigentes teorías esotéricas sobre el Triángulo de las Bermudas, armaran el típico montaje publicitario editorial de *best-seller* para publicar miles y miles de ejemplares, lucrándose con ello.

Esta es la triste historia del *Wahoo*, unos héroes de guerra que, objeto de la solidaridad de sus compañeros y el ardiente deseo de pulir su recuerdo sin dejar por ello de mezclarlo con otros intereses, acabaron con su memoria víctima de desaprensivos sin otro objeto que llenarse los bolsillos con una literatura de evasión que tuviera tintes de realidad... por los muchos secretos que se habían guardado. Una vez perpetrado el montaje, es muy probable que el comandante Beach quisiera deshacer el enredo, encontrándose entonces preso de sus propias palabras escritas en el libro que dejaba a la posteridad como elogio de los submarinistas yanquis de la Segunda Guerra Mundial. Y los escritores, Simpson y Burguer, hallaron buena defensa y acomodo en las hipótesis y teorías vertidas acerca del Triángulo de las Bermudas, que fueron la sensación de su época, a finales de los años setenta. Sólo alguien restaba por hablar, y este era, increíblemente, un muerto: el propio *Wahoo*.

HABLA UN MUERTO

La novela antedicha resultaba infamante, en especial para la familia del comandante Morton, representada por sus hijos, Douglas Morton y Edwina Thrisher. En ella, su padre, encarnado como se dijo con el nombre de capitán Basquine, conduce un ataque del *Candlefish* contra el Japón con el secreto objetivo hollywoodiense de la bahía de Tokio, al que sólo un hombre de la tripulación, el tranquilo y sereno Jack Hardy, se resiste. Pero nunca llegan a materializar el ataque, pues, en tránsito, el sumergible es atrapado por «algo» que lo retuerce, destroza y hunde en el Pacífico. Hardy es el único superviviente, mientras el fanático Basquine se hunde con su buque exclamando: «¡Ahora no...!, con la gloria escapándosele entre los dedos».

La alusión a Dudley Morton no puede ser más clara; y la novela no ha hecho sino comenzar.

Han pasado treinta años; un pesquero japonés encuentra el *Candlefish* flotando tranquilamente en el Pacífico. Los americanos acuden y, de forma parecida al *Mary Celeste*, lo encuentran sin nadie a bordo; la intriga y el enigma están servidos. Remolcado el submarino a Pearl Harbour, un recalcitrante oficial americano, Ed Frank, ferviente admirador de las teorías esotéricas del Experimento Filadelfia, viajes en el tiempo y —por supuesto— el Triángulo de las Bermudas, consigue sacar adelante la inverosímil propuesta de reconstruir la última travesía del *Candlefish* como parte de la investigación para ver qué ha sucedido con su gente. Recluta una dotación completa y, tras muchos vaivenes, logra también la colaboración de Jack Hardy, a la sazón un sesentón que nunca parece haber orientado su vida.



La mayor parte de los siniestros de submarinos no son tan espectaculares como este, a la vista de todos, pues han desaparecido en la inmensidad de los mares como el *Wahoo*. Pero no para siempre.

Su destino, como se habrá podido adivinar, es el propio *Candlefish*, que ha

regresado a por él desde otra extraña e indeterminada dimensión. Conforme la travesía hacia el Japón de 1974 se va desarrollando, el submarino parece cobrar misteriosa vida, el diario de a bordo va apareciendo escrito con la letra del propio Basquine, y el mundo exterior, del que en un submarino se está siempre tan al margen, parece ir tomando la forma de 1943. Finalmente, el propio Ed Frank acaba convirtiéndose en el *alter ego* de Billy Basquine (es una auténtica obsesión la de los autores por la personalidad de Dudley Morton) y planificando un ataque contra la bahía de Tokio ¡en 1974!

De este auténtico disparate sólo se puede salir con un nuevo y demoledor «ataque» que hace retorcerse al *Candlefish* con gran despliegue y aparato fosforescente y pirotécnico, para hundirse por segunda vez, pero esta vez sólo con Jack Hardy a bordo: el objetivo, que, antes de morir, puede ver el fantasmal rostro de Basquine y los suyos diciéndole: «Teníamos que tenerte otra vez con nosotros, Jack».

Toda la tripulación —aparte de algunos muertos por accidentes de atrezo esotérico— logra ponerse a salvo, recuperando su antigua personalidad. Pero, como Jack Hardy y las presuntas víctimas de Filadelfia, nunca acaban de encarrilar el resto de sus vidas. La novela, en la que se mezclan muchas cosas, está escrita no sin cierto talento como literatura de evasión, y aún en nuestros días puede leerse con cierto interés... si uno sabe lo que está leyendo.

Porque, en efecto, y finalmente, el muerto habló: el 31 de octubre de 2006, el almirante Gary Roughead, jefe de la flota estadounidense del Pacífico, anunciaba oficialmente la localización del pecio del USS *Wahoo* en el estrecho de La Pérouse sin lugar a dudas. El equipo de buceo ruso *Iskra*, en colaboración con el Grupo *Wahoo* y el submarino *Bowfin* habían encontrado, tumbados a sesenta y cinco metros de profundidad, los restos de un gran submarino entre la isla de Hokkaido y la de Sajalín. Los rusos del equipo estaban buscando el sumergible L-19, naufragado allí en 1945, cuando fueron a dar con otro de sus objetivos, presumiblemente el SS 238 *Wahoo*. En principio pensaron que había podido hundirse al chocar contra una mina o por un torpedo defectuoso, pero la aparición del informe antedicho datado el 11 de octubre y la baja del *Wahoo* por la marina americana el 9 de noviembre de 1943 les convenció de su identidad, pasando la USS Navy a realizar la confirmación definitiva.

Tanto el almirante Roughead, como el director del Grupo *Wahoo*, Bryan McKinnon (pariente lejano de Morton) así como la familia del comandante del submarino, se declararon contentos y aliviados de que el *Wahoo* hubiera hablado al fin, dejando en su lugar tergiversaciones y supercherías, y permitiendo a los suyos el eterno y justo descanso junto a los otros cincuenta y un submarinos americanos y tres mil seiscientos submarinistas que se hallan de Patrulla Eterna. En realidad, y de forma que nadie nunca pudo haber imaginado, la verdad resultó el torpedo más contundente a favor la memoria del capitán Dudley Morton y el submarino *Wahoo*, y en contra de todos los que quisieron dejar, en esta extraña historia, un retrato falso o

enmarcado dentro de un cuento, acabó por derrumbarse como un castillo de naipes tras el impacto.

Capítulo 7

Mascota insumergible

Oskar, el improbable gato de la leyenda naval, también conocido como Sam el Inhundible

CAER SIEMPRE DE PIE

Si una virtud congénita hay que adjudicar a los mininos, esta es, evidentemente, la capacidad de caer siempre de pie. Esta es la historia de un componente de la dotación tan ínfimo, que, quedando aun por debajo de la categoría de los grumetes en la jerarquizada sociedad de los seres vivientes a bordo (no consumibles; o, al menos en su caso, sólo comestible en condiciones extremas) lograría ser fiel al principio sobreviviendo a tres célebres naufragios consecutivos, lo que lleva a la pregunta de si, en su caso, en vez de Oskar (en su período alemán) o Sam (durante su periplo anglosajón) no habría que haberlo denominado, simplemente, con el bíblico nombre de Jonás el Gato.

¿Existió o no el gato Oskar? Dejando al margen la superstición, hay que decir que su traumática peripecia no es más que un hermoso canto a la supervivencia dentro de la ilustre, aunque a veces despiadada, comunidad de los mares. Su presunta «experiencia» dura poco menos de seis meses desde que, el 19 de mayo de 1941 el acorazado alemán *Bismarck* zarpó de Gotenhafen —Gdansk en la actual Polonia— hasta que el portaviones *Ark Royal* fue hundido, el 14 de noviembre del mismo año, unas treinta millas al este de Gibraltar. Se presume que el pequeño animal, gracias a su capacidad de supervivencia —o a que humanos compasivos se apiadaron de él— logró escapar a la trágica suerte de varios naufragios, en los que casi dos mil cien marinos perecieron. Inevitablemente, la aventura, que podía haber quedado

perfectamente ignorada, se conservó viva gracias a la propia fama de Oskar que, a bordo de los buques británicos donde estuvo, se caracterizaba por ser «el gato del *Bismarck*»; así que, por lo menos en su caso, el famoso dicho de «cría fama y échate a dormir» podía haberse transformado en un perentorio «cría fama si quieres vivir». Oskar, fiel a su instinto, debió lograrlo inmejorablemente, pasando por los tres difícilísimos aros igual que sus hermanos mayores, los leones domados, y con estilo impecable; merece por ello la pena seguir esta improbable (aunque no imposible) proeza animal.



Imágenes del famoso gato Oskar, embarcado para una increíble aventura naval. ¿Leyenda o realidad?

UNO: EL *BISMARCK*

Mientras España iniciaba su espantosa Guerra Civil en julio de 1936, los astilleros Blohm & Voss de Hamburgo comenzaron la construcción del acorazado —*panzerschiff*— que, con su nombre, homenajeaba al príncipe Otto von Bismarck, fundador de la Gran Alemania, el cual tenía por divisa el lema: «Me consumo en el servicio de la madre patria», característico del carácter prusiano. El nuevo buque, no obstante, poseía sus propios antecedentes, los formidables acorazados de la Gran Guerra el *Baden* y el *Bayern*, en los cuales se basó su diseño. Sin embargo, como muestra de la magnífica industria germana, el *Bismarck* incorporaría sobre aquellos todos los adelantos en siderurgia, óptica, electrotecnia y radiotelegrafía para convertirse en lo que era, una formidable plataforma desde la que disparar ocho enormes cañones Krupp de 381 milímetros a toda velocidad y en casi cualquier

condición de mar para que las enormes granadas de ochocientos kilos de peso dieran en el blanco, con un alcance máximo de treinta y seis kilómetros. Lo conseguiría, espectacularmente, en menos de cinco minutos sobre el crucero de batalla británico *Hood*, al que hizo volar por los aires.

Hay que decir que si el *Bismarck* no llegó a un año de servicio en la Marina alemana, su proyecto constituyó todo un éxito, respondiendo plenamente a las expectativas depositadas. Se botó en febrero de 1939 y su entrega se produjo el 24 de agosto de 1940, completamente terminado. Siendo el *Bismarck* y su gemelo, *Tirpitz*, menores que los más grandes acorazados jamás construidos (los Yamato japoneses, armados con nueve cañones de 460 milímetros) respondían perfectamente al concepto de «megabuque de guerra», con 251 metros de eslora, 36 de manga y más de 50.000 toneladas de desplazamiento; entrando, por lo tanto y de pleno derecho, en el club de los mejores blindados jamás construidos, junto con los *Missouri* americanos y los algo más pequeños *Vittorio Veneto* italianos.

Su casco, esbelto y fino de líneas, era muy ancho para proporcionar excelente estabilidad de plataforma artillera, estando enteramente soldado. La planta propulsora de ciento cincuenta mil caballos, con doce calderas de fuel y tres turbinas a igual número de hélices, le permitió alcanzar en pruebas los treinta y un nudos. Cinco enormes generadores eléctricos producían casi ocho mil kilovatios para mover las cuatro enormes torres de artillería, los dos grandes timones y un sinfín de ascensores, grúas y aparatos de a bordo. También disponía el buque de un equipo de bobinas que neutralizaban su magnetismo, para evitar que hiciera detonar minas a su paso. Lo más formidable era su blindaje, interno en los puntos vitales, externo en la plataforma y puntual en torres y superestructuras; incluso contaba con una cintura de treinta y dos centímetros en la flotación contra la que estallaron varios torpedos británicos sin efecto alguno.

En este impresionante baluarte de acero soldado embarcó el pequeño Oskar junto con dos mil doscientas personas entre marineros, oficiales, Estado Mayor del almirante, dotaciones de presa, radiotelegrafistas, pilotos y mecánicos de la *Lütwaffe* (fuerza aérea alemana, para el servicio de los cuatro hidroaviones *Arado* de a bordo) médicos, enfermeros y corresponsales de guerra, que, por vivir la aventura, la mayoría perderían la vida. El buque estaba al mando del capitán Ernst Lindemann, de cuarenta y siete años, acreditado comandante de la Escuela de Artillería Naval que había servido en los viejos acorazados *Hannover* y *Schleswig-Holstein*, además del moderno *Admiral Scheer*; a decir de todos, un gran profesional, justo, preocupado por sus hombres e intolerante con la desidia y la incompetencia.

Pero por lo que se refiere a la aventura que iban a emprender —es decir, el ataque al tráfico marítimo británico en el océano Atlántico durante la primavera de 1941— era mucho más importante el almirante a cargo de la operación, Günther Lütjens, serio y reservado pero noble y atrevido en sus propósitos. Lütjens, que en la Primera Guerra Mundial había mandado una flotilla de torpederos y destructores en

posguerra, fue ganándose la confianza del almirante Raeder, máximo responsable de la Marina germana, hasta que este le entregó en mando en la campaña de Noruega, por baja del titular. No sólo se desempeñó ejemplarmente, sino que, a continuación, tomó a su cargo los modernos acorazados *Scharnhorst* y *Gneisenau*, con los que salió al Atlántico en 1940, sembró el pánico entre los convoyes británicos y regresó sin un rasguño a la nueva base de Brest, en la Francia ocupada.

Este gran táctico y decidido almirante sería, pues, el designado para comandar la escuadra que, con los dos acorazados antedichos, el *Bismarck* y el novísimo crucero pesado *Prinz Eugen*, irrumpiría de nuevo en el océano para trastornar el vital tráfico marítimo inglés durante 1941. Mas tuvo que permitir, o no pudo evitar, que la escuadra se le fuera deshaciendo antes de salir como un azucarillo. El *Scharnhorst* entró en el astillero para reparar las máquinas y la duración de las obras le borró de la lista; el *Gneisenau*, preparado para zarpar, fue alcanzado en Brest por un torpedo y varias bombas, quedando también inutilizado. Por último, el *Prinz Eugen* fue averiado por una mina, regresando al dique de reparaciones. De la magnífica flota de Lütjens, sólo quedaba el *Bismarck*, que Lindemann entrenaba, incansable, durante todo el invierno. Mas, por el momento, no podría salir al mar del Norte por el estancamiento del canal de Kiel.

Lütjens, mientras pasaba el frío, se desesperaba. Quería salir cuanto antes al Atlántico y plantar allí batalla, como hacían el resto de las fuerzas alemanas (especialmente los submarinos) en todos los escenarios. Raeder, más cauto, argumentaba: «La salida del *Bismarck* debía formar parte de un amplio plan de operaciones, pero, si salía ahora, tendría que ser una empresa individual, y existía la posibilidad de que el enemigo concentrara todos sus efectivos contra él». Era un análisis preciso, que obligaba a la prudencia; pero Raeder confiesa que, en base a la enorme y demostrada experiencia de Lütjens, decidió dar la orden de que el *Bismarck*, con la única compañía del *Prinz Eugen* —reparado a toda prisa— saliera a efectuar una misión, casi suicida, a la que se llamó «Ejercicio Rin».

Fue un tremendo error; Lindemann, que representaba el alma del formidable acorazado y, por lo tanto, habría debido ser complemento perfecto del genial táctico que era su almirante, se vio confundido con él en un mando exiguo —el acorazado con un solo compañero— y, tan partidario en principio de salir como Lütjens, acabaría discrepando por el inoportuno momento elegido. Lütjens, hermético, y que acababa de ver a Hitler, no le contó que no se fiaba en absoluto de la volubilidad del *Führer*, por lo que era necesario salir ya. Se refugió en su Estado Mayor y dejó que Lindemann se sintiera excluido, como una marginada ama de llaves que había preparado y puesto a disposición el mejor buque de guerra del mundo. El enfrentamiento psicológico entre ambos personajes convirtió a la agrupación *Bismarck* en un mando bicéfalo, con un almirante que se lanzaba audaz a los grandes logros exponiéndose a la catástrofe víctima de sus propias circunstancias, y un comandante sensato que pretendió siempre tomar iniciativas que permitieran a su

buque, y a su muy querida dotación, escapar con bien de los más graves aprietos. Imposible: la inexorable tragedia estaba servida. Y entre ambas voluntades titánicas y el espíritu magnífico y apabullante de un buque legendario, estaba allí, cuan minúscula bacteria, el gato Oskar, mirando a unos y a otros y sin entender nada.

El resto de la historia es bien conocida por innumerables escritos, así que lo resumiremos en pocas líneas. Decidida al final la salida de ambos buques alemanes por el Kattegat y el Skagerrak, cruzaron los estrechos en la jornada del 20 de mayo escoltados por tres destructores, siendo avistados por el crucero sueco *Gotland* y numerosos espías, que dieron parte de su paso. Ya en el Atlántico, el *Bismarck* y el *Prinz Eugen* siguieron hasta Bergen, en la Noruega ocupada por los alemanes, fondeando durante unas horas en el fiordo de Grimstad, mientras el crucero y los destructores rellenaban combustible de un petrolero. Zarparon al atardecer del 21, internándose a veinticuatro nudos en el mar de Noruega al encuentro de un frente borrascoso que los ocultara, para cortar luego el Círculo Polar Ártico y, dejando Islandia por babor, irrumpir en el Atlántico norte de forma inesperada por el estrecho de Dinamarca.

Fue una finta inútil porque los británicos, como si Lütjens los hubiera avisado por teléfono, estaban esperándolos a poniente de los campos minados de Islandia con los cruceros *Norfolk* y *Suffolk* —equipados con radar y del mismo modelo (tipo *County*) que nuestro crucero *Canarias*— que, a prudente distancia del *Prinz Eugen* y su hermano mayor, mucho más poderosos que ellos, se pusieron a seguirlos tenazmente, procurando no perder su rastro bajo ningún concepto. El nuevo día (23 de mayo) no pudo traer más que lo que trajo, es decir, que los lebreles británicos, siguiendo el rastro de la «presa» germana, la pusieron en bandeja para los empingorotados cazadores británicos, el acorazado *Prince of Wales* y el viejo pero muy potente crucero de batalla *Hood*. Blindado y crucero inglés con dieciocho piezas de grueso calibre, contra acorazado alemán de ocho piezas de grueso calibre y «crucero» con otras ocho de calibre intermedio, sólo podía arrojar un resultado, y los británicos comenzaron a preparar las campanas de San Pablo para aclamar a un nuevo héroe británico de los mares.

Por desgracia, únicamente pudieron tocar a muerto; al menos, por el momento. En el frío atardecer del estrecho de Dinamarca, el *Hood* y el *Prince of Wales* afrontaron en mala situación táctica el duelo, con el *Prinz Eugen* y el *Bismarck* «cortándoles la T» a veinticinco kilómetros de distancia. Recibieron una auténtica lluvia de proyectiles perforantes de ochocientos kilos que impactaron en los paños de munición del *Hood*, haciéndolo volar por los aires; el *Prince of Wales*, gravemente averiado, se retiró del combate. Así pues, el dramático primer *round* de la tragedia terminó con los cazadores británicos cazados, y el almirantazgo inglés de luto por los 1.418 muertos y desaparecidos del crucero de batalla.

A partir de ese momento, la célebre caza del *Bismarck* se transforma en la obsesión de la Royal Navy, que no duda en dejar flancos desguarnecidos para partir,

con todo lo que flota, en pos del acorazado alemán: el asesino del *Hood*. Y Oskar en el centro de este huracán. La Fuerza H, compuesta por el portaviones *Ark Royal* y el crucero de batalla *Renown* (con base en Gibraltar y que se disponía a entrar en el Mediterráneo escoltando un convoy) fue desviada ciento ochenta grados, hacia el Atlántico, para unirse a la caza del *Bismarck*. La Home Fleet (Flota Metropolitana británica) con el acorazado *King George V*, el crucero *Repulse* y el nuevo portaviones *Victorious*, debería haber cedido este último para la Mediterranean Fleet en la crítica invasión de Creta —por las mismas fechas—, pero ahora el almirante Tovey lo retuvo y marchó contra el *Bismarck*, no sin antes sacar a los acorazados *Rodney* y *Ramillies* de la escolta a sendos convoyes para unirse también a la caza del buque alemán. Cuatro acorazados, dos cruceros de batalla y dos portaviones dejaron todo lo que estaban haciendo, atraídos por el fantástico acorazado donde navegaba Oskar, uno de los señuelos diversivos más eficaces jamás puesto en liza.



El acorazado *Bismarck*, cómoda y segura «primera residencia» de Oskar en su aventura marinera, se transformó en perseguido por toda la Royal Navy y evacuado antes de su hundimiento.

En este estado de cosas, Lütjens vio que, cumpliéndose las palabras de Raeder al pie de la letra, la guerra al tráfico era un imposible. Con el *Bismarck* averiado en combate de «pronóstico reservado» (dos impactos en la proa le hicieron embarcar unas dos mil toneladas de agua, reduciendo drásticamente su autonomía) sólo le quedaba poner rumbo al este, al puerto de Saint Nazaire en la Francia ocupada. No quiso, sin embargo, negarle la oportunidad al *Prinz Eugen*, así que, en la sobremesa del día 24 y aprovechando un chubasco, el *Bismarck* trazó un bucle para despistar a los perseguidores mientras el crucero desaparecía por el sur. Ya estaba el acorazado solo, con Lütjens, Lindemann, otros dos mil doscientos hombres y un gato a bordo, para emprender el último tramo de una leyenda que iba a perdurar por los siglos.

Transcurrió otro día navegando hacia Francia; la noche del 25, al fin, el portaviones *Victorious* llegó a distancia de ataque y los biplanos torpederos *Swordfish*, que habían torpedeado tres acorazados italianos en Tarento el año anterior y al *Vittorio Veneto* en la batalla de Matapán, partieron a la caza del *Bismarck*. En un difícil ataque lograron encajarle un torpedo que, impactando contra la cintura, no afectó mayormente al coloso. Si los aviones no podían con él y los acorazados no lograban ponerse al alcance, los tripulantes del *Bismarck* comenzaron a soñar con su

llegada a Francia ¿sería que Oskar les traía suerte? Pero, inexplicablemente, al día siguiente Lütjens se despachaba con una rimbombante consigna en la que les exigía vencer o morir. ¿Qué sucedía? ¿No iban a escapar de los británicos?

Lo que pasaba, verdadera fatalidad para los alemanes y suerte de los británicos, era que los cazadores habían perdido el rastro del *Bismarck* sin que Lütjens lo supiera; de tal modo que, cuando este mandó varios mensajes al Grupo Oeste —que coordinaba las fuerzas aeronavales desde Francia— los ingleses no sólo desenscriptaron su contenido gracias a la célebre máquina *Enigma*, ya en su poder, sino que, cortando las demoras radiogoniométricas de la emisora, localizaron de nuevo al acorazado, del que se habían pasado de largo; cuando Lütjens hablaba de «Vencer o morir» decía la verdad, aunque no llegó a sospechar que podía haberse librado. ¿Lo supo Lindemann? Algunas fuentes quieren hacernos creer que sí.

Era el turno de la Fuerza H: si los aviones del *Ark Royal* no detenían al *Bismarck*, nadie lo podría hacer. El ataque, llevado a cabo por quince aviones en difíciles condiciones al atardecer del día 26, tuvo éxito, alcanzando dos torpedos al acorazado; uno no le afectó, pero otro, acertando en los timones, los dejó inutilizados. Como nos dice el oficial alemán de mayor rango superviviente, Müllenheim-Rechberg: «Con ambos timones a la vía, el *Bismarck* sólo podía conservar el rumbo con mucha dificultad», como se había visto en las tranquilas pruebas de Gdansk. Ahora, la incapacidad del blindado para gobernarse sin timones fue su sentencia de muerte, poniéndolo ¡al fin! al alcance de sus perseguidores.

Pero antes intervino la cuarta flotilla de destructores del Mando de Plymouth, a cargo del capitán de navío Philip Vian: *Cossack*, *Sikh*, *Zulu*, *Maori* y *Piorun*, que acosaron al *Bismarck* toda la noche sin otro efecto que dejar sin dormir a la artillería media y ligera del acorazado. Sólo quedaba el crudo desenlace, al día siguiente, cuando los diecinueve cañones de gran calibre del *King George V* y el *Rodney* se abatieron sobre el *Bismarck*, dejándolo convertido en una masa inerte en poco más de una hora. Lo último que el rumor trae de Lindemann fue su completo desacuerdo con el almirante, expresado de varios modos; las últimas palabras de Lütjens se dice que fueron más concretas: «¡Que el diablo se lleve al Grupo Oeste!». Ambos debieron perecer en un impacto directo de gran calibre sobre el puente de mando.

Todo estaba perdido, pero el magnífico acorazado no se hundía; mientras los equipos de demolición se ocupaban de dinamitar el casco, unos cuatrocientos supervivientes se congregaron en cubierta, alguno con el pequeño Oskar entre las manos. Explataron las cargas y, torpedeado también por el crucero *Dorsetshire*, el *Bismarck* fue hundiéndose sin prisa, como hacen los navíos elegantes, de popa y apuntando la proa al cielo como quien clama por una mejor suerte. En las aguas del Atlántico, a trece grados centígrados —es decir, temperatura de hipotermia— de los dos o tres centenares de supervivientes sólo ciento diez alcanzaron a ser recogidos, ochenta y cinco por el *Dorsetshire* y veinticinco por el destructor *Maori*; también el crucero *Sheffield* y el destructor *Cossack* fueron destacados para un último barrido en

el área del naufragio, así como el crucero español *Canarias*, que zarpó de Ferrol. Fue el *Cossack* el que, habiendo encontrado un resto flotante, se dio cuenta de que había «algo vivo» sobre él. Para sorpresa de todos y, según reza la leyenda, se trataba un pequeño gato negro de cuello y patas blancas, con un collar en el que ponía su nombre. Un atrevido marinero inglés se la jugó para rescatarlo, y Oskar no dudó un momento, sacando uñas y dientes para aferrarse a él.

DOS: EL *COSSACK*

El destructor de la clase Tribal y tercera generación *Cossack* era en realidad un superdestructor, mucho más potente y poderoso que sus homólogos de otras marinas, nacido en el período de entreguerras por esa curiosa carrera de armamentos en la que se enzarzan de vez en cuando las potencias navales para demostrar quién es capaz de hacerlo mejor. También llamados «destrutores pesados», tenían más de dos mil toneladas de desplazamiento y máquinas capaces de impulsarlos a la fantástica velocidad de ¡treinta y ocho nudos (70 kilómetros por hora)!; pero lo sensacional era su armamento, seis cañones de ciento veinte milímetros y otros tantos tubos lanzatorpedos que, más que destructores líderes, convertían este tipo de barco en un velocísimo crucero ligero muy capaz de operar con independencia.



Destructor *Cossack*, espartano acogimiento «provisional» para Oskar tras su primer naufragio. Era un legendario barco cuya fama no le salvó de ser también echado a pique por un submarino alemán.

Oskar llegó a su nueva residencia por todo lo alto gracias al salvoconducto de su collar, que decía, de forma inconfundible: «Oskar-capitán de corbeta-*Bismarck*». Se trataba de un trofeo de mucho prestigio para el destructor; el gato, además, conquistó el susceptible orgullo marinerio británico desde el primer momento gracias a unas formas impecables. Con serena minuciosidad, *Herr Oskar*, como se le conocía ahora, se limpió el lomo de petróleo, comió con voracidad el *rosbif* que le pusieron y se dirigió al inodoro, donde hizo sus necesidades con toda soltura. Sabiéndose ya «adoptado» por sus nuevos amos, pasó a descabezar un largo sueño sobre unos sacos; su integración en el *Cossack* fue, pues, inmediata, a pesar de la gran diferencia entre la magnificencia del *Bismarck* —en el cual, según Müllenheim-Rechberg, si estabas en un extremo podías no enterarte de lo que sucedía en el otro— y el carácter sobrio y espartano del «galgo de los mares» donde viviría ahora.

A pesar de su menor tamaño, el *Cossack* era ya un histórico de la Royal Navy; sus expeditivas acciones habían provocado la ocupación de un país (Noruega) formando parte, en la reñida batalla por la conquista del mismo, de la flota que aniquiló una completa flotilla de destructores enemigos. En efecto, el arbitrario internamiento y abordaje del buque *City of Flynt* —captura del acorazado alemán *Deutschland* al inicio de la guerra— por el minador noruego *Olav Tryggvason* (que apresó la tripulación de presa alemana) indignó a los germanos, que acabaron por convencerse de la falsa neutralidad noruega cuando el buque de aprovisionamiento *Altmark*, que había apoyado al corsario *Admiral Graf Spee* y llevaba trescientos prisioneros aliados a bordo, quiso refugiarse en el fiordo de Jössing de la persecución del *Cossack*. En principio, los noruegos lo protegieron con dos pequeños torpederos, *Skarv* y *Kjell*; pero luego, vista la agresividad británica, se retiraron y el *Cossack* abordó el mercante alemán a la antigua, cazando a los marinos alemanes por los pasillos e incluso en la costa, cuando ya habían abandonado el buque, causando una docena de muertos y heridos. Esta salvajada permitió liberar a los prisioneros, pero decidió a los alemanes a invadir Noruega anticipándose a los aliados, lo que llevaron a cabo —con éxito— sólo dos meses después.

Se combatió muy duramente, de norte a sur, por el país de los fiordos. Al norte, en el profundo fiordo de Ofot, está Narvik, puerto terminal de las estratégicas minas suecas de Lulea de mineral siderúrgico, vital para el Reich alemán. En la madrugada del 9 de abril de 1940, diez destructores alemanes (*Heidkamp*, *Lüdemann*, *Künne*, *Schmitt*, *Roeder*, *Thiele*, *Zenker*, *Armin*, *Giese* y *Koellner*) con dos mil cazadores de montaña a bordo, llegaron, en medio de un enorme temporal, a la isla de Barøy, entrando luego en el fiordo de Ofot. Los vetustos blindados noruegos *Norge* y *Aidsvold*, que trataron de impedirles el paso, fueron torpedeados y hundidos (con casi quinientos muertos) y la flotilla alemana tomó Narvik acto seguido, desembarcando sus tropas. Necesitaban apoyo urgente para aguantar la posición; pero lo que llegó,

dos días después, fue la segunda flotilla británica de destructores (*Hardy, Hunter, Havoc, Hotspur* y *Hostile*) que, burlando la vigilancia, contraatacaron por sorpresa en Narvik, echando a pique el *Heidkamp* y averiando gravemente los *Thiele, Roeder* y *Koellner*, retirándose a toda prisa. Les salieron al paso entonces los tres destructores destacados a Elvegaard, que destrozaron al *Hunter* y el *Hardy*, escapando dañado el *Hotspur* con el resto.

Los alemanes se dieron cuenta de la trampa en la que habían caído al comisionar tres de los destructores supervivientes (*Zenker, Lüdemann* y *Armin*) para el regreso a Alemania. Cuando llegaron a Barøy, encontraron a la Royal Navy taponando la salida del fiordo de Ofot, que se convertiría así en tumba de todos los buques alemanes. Los encargados de la «ejecución» fueron cuatro de los clase Tribal —*Cossack, Bedouin, Punjabi* y *Esquimo*— junto al imponente acorazado *Warspite* y otros cinco destructores menores. Cinco destructores alemanes fueron hundidos junto con el submarino U-64, y los cuatro restantes, agotadas las municiones, embarrancaron para autodestruirse en el fiordo de Herjangs.

Los Tribal llevaron el peso de la acción aniquiladora en Narvik, porque sus homólogos alemanes opusieron dura resistencia. El *Eskimo* resultó con la proa volada por un torpedo del *Thiele*, el *Punjabi* sufrió impactos de artillería y al *Cossack*, muy destacado, le pasó por debajo un torpedo alemán que no estalló, y luego, en Narvik, tuvo un duelo artillero con el inmovilizado *Roeder*. El destructor británico, desplazándose a toda velocidad, fue alcanzado en las calderas, el puente y los guardianes del servo del timón, quedando sin gobierno y yendo a embarrancar al sur de la ensenada. Estando allí, le estalló un torpedo a poca distancia, disparado por su colega el *Kimberley* contra el cercano e inerte *Giese*. A pesar de los daños y los muertos (varios fogoneros), ¡nadie diría que el *Cossack* era un barco sin suerte! Logró flotar de nuevo con la pleamar y volver a casa para reparaciones, interviniendo a continuación en la cacería del *Bismarck*.

Después de tanta emoción, y ya con Oskar a bordo, la vida del *Cossack* se tornó más rutinaria —aunque no menos peligrosa— en la escolta de convoyes. Fueron cinco meses de tranquilidad para el gato, completamente ajeno al riesgo que corría y que acabó por manifestarse del modo más brutal. A finales de octubre de 1940, el superdestructor escoltaba de Gibraltar al Reino Unido el convoy HG-74, avistado por el submarino alemán U-563 del comandante Bargsten. Al comprobar que el grupo de barcos le iba alcanzando, Bargsten se dejó coger y, cuando tuvo distancia de lanzamiento, disparó con sus torpedos de popa, perdiéndose luego en las profundidades.

Uno de los torpedos alemanes alcanzó al *Cossack* en el centro, bajo el puente, desencadenando una tragedia. Voló todo el combés y el puente del buque, muriendo en el acto centenar y medio de personas incluido el capitán del destructor. Por fortuna para él, Oskar debió salvar el pellejo, viéndose proyectado por los aires. Buscando por instinto el aire libre, encontró un bote de salvamento recogiendo a los

supervivientes del infortunado buque, que se hundía rápidamente; así que no dudó en saltar ágilmente a él.

TRES: *ARK ROYAL*

El navío al que ahora se dirigía el atestado bote donde subió Oskar era toda una institución: nada menos que el *Ark Royal*, «Arca Real», nombre que habían ido heredando varios buques británicos desde tiempos añejos y del que se apropiaron los portaviones cuando el primero llevando aeroplanos de la Royal Navy —hidroaviones— lo recibió, no sin cierta lógica, por su forma. El magnífico *Ark Royal* de 1940 (que aún tendría otros dos continuadores en el siglo xx) era un barco de nuevo diseño y casi treinta mil toneladas de desplazamiento, con una pista de vuelo de 244 metros de largo por treinta de ancho, velocidad de más de treinta nudos y capacidad para unos sesenta aviones. Había entrado en servicio el año anterior, y para Oskar tenía gran trascendencia, pues se trataba nada menos que del verdugo del *Bismarck*, su buque de origen, pues recordemos que de su pista de vuelo partieron los Fairey *Swordfish* torpederos que dejaron inútiles los timones del acorazado alemán.

En esta gigantesca ciudad flotante/aeropuerto de nuevo el collar del gato, que ahora rezaba «Oskar-Royal Navy» fue imprescindible salvoconducto para que le aceptaran, si no como miembro de pleno derecho de la tripulación, al menos sí con categoría de refugiado. El *Ark Royal* se dirigía a Gibraltar, donde tenía su base la Fuerza H, e iba cargado de aviones de caza *Hurricane* y algunos bombarderos *Blenheim* con destino a Malta, por aquel entonces soportando duro asedio. Durante la breve escala en La Roca, Oskar decidió, *motu proprio*, bajar a tierra a dar una vuelta, embarcando en el primer bote que encontró al efecto. Días después, los marinos del *Ark Royal* descubrieron, por el embarcadero, un arañado gato negro de patas blancas rondando al que podían reconocer. Alguien lo cogió y, reconocido de nuevo por el collar, Oskar —rebautizado ya como *Sam El Inhundible*—, superviviente del *Bismarck* y el *Cossack*, volvió a alistarse como marino tras su desahogo terrestre.



El portaviones *Ark Royal* fue el breve y postrer destino de Oskar a bordo de un buque de guerra, al ser torpedeado, muy cerca de Gibraltar, por el sumergible U-81 del capitán Guggenberger.

Fueron apenas unos días. El 10 de noviembre el *Ark Royal*, en compañía del acorazado *Rodney* y el viejo portaviones *Argus*, con la habitual escolta de destructores, se internó en el Mediterráneo, llevando a Malta todos sus aviones. Estaban ya de regreso en el mar de Alborán, cuando hubo una explosión de un torpedo por la estela de uno de los destructores; inmediatamente, el portaviones puso en el aire una escuadrilla antisubmarina de tres aviones *Swordfish*, mientras se llevaba a cabo un ataque con cargas de profundidad sobre un contacto sonar sospechoso. Era conocida la presencia submarina en la zona y, si no se conseguía destruir a los «lobos grises alemanes» (de los que, desde septiembre, habían pasado al *Mare Nostrum* un total de quince unidades) al menos se esperaba mantenerlos alejados.

Frente a Motril acechaban, en efecto, dos «escualos» germanos, el U-205 de Reschke y el U-81 de Guggenberger. Este último vino a quedar en casi perfecta posición de ataque contra el *Ark Royal*, blanco de categoría especial, a las 03:41 de la tarde del día 13 de noviembre, cuando el portaviones tuvo que hacer una estrepada a veintidós nudos para recoger y lanzar el relevo de la patrulla antisubmarina. Le lanzó entonces tres torpedos eléctricos —que no dejaban estela de aire comprimido— y se sumergió a gran profundidad. Sólo uno de los torpedos alcanzó al portaviones, también al centro, por la banda de estribor. A consecuencia de los daños el buque tomó tanta escora que, pensando en su naufragio inmediato, se evacuó a casi toda la tripulación, que pasó a un destructor.

¿Se imaginan quién se dice estaba entre esta muchedumbre de evacuados? La base de Gibraltar no quedaba lejos, y Oskar pudo ver por última vez la silueta del *Ark Royal* en tan comprometida situación. Se lucharía por él durante más de quince horas,

logrando incluso reducir la escora a diecisiete grados y encender una de las seis calderas *Admiralty* para los trabajos de achique y trasvase de lastre. Dos remolcadores (*Thames* y *St. Day*) llegaron de La Roca, y parecía que el barco podría salvarse, cuando el agua inundó las cajas de paso de humo de las chimeneas y se desató un incendio que obligó a interrumpir las faenas de achique. Finalmente, a las seis de la madrugada, sin poderse achicar, el gigantesco navío quedó «dormido» sobre la mar, hundiéndose estrepitosamente tras enseñar las hélices.

El gato, fiel a su consigna, debió salvar el pellejo pero, con su gafe ¿quién iba a querer embarcarlo ahora? Afortunadamente para él, el Asilo de Jubilados de Belfast, puesto al corriente del drama gatuno, decidió adoptarlo. Y allí vivió Oskar hasta 1955, un auténtico veterano de los azares de la mar como pocos ha habido durante el siglo xx, si estamos dispuestos a creer todos y cada uno de los puntos de su leyenda.

Capítulo 8

Cargamento único

La historia misteriosa, inverosímil y contradictoria del submarino japonés de carga I-52 (1944)

OLOR A DERROTA

A mediados de junio de 1944 las potencias del Eje estaban perdiendo la Segunda Guerra Mundial inevitablemente: los italo-alemanes habían sido desalojados del norte de África tras la Operación Torch y el desembarco americano. En junio de 1943, los aliados desembarcaban en Sicilia, y el 3 de septiembre, Italia capituló solicitando un armisticio. Alemania, tras la catástrofe de Stalingrado de septiembre de 1942 a febrero de 1943, había perdido también la batalla del Atlántico contra el tráfico marítimo aliado. Por último, los japoneses veían quebrantado su perímetro defensivo del océano Pacífico por el baluarte sureste, es decir, la onerosa y cruenta campaña de las Salomón, que abocaba a una dura lucha en el Pacífico central, consumada este mismo junio de 1944 con la desastrosa batalla del mar de las Filipinas.

En esta situación, la ya derrotada Italia sólo podía afrontar la lucha contra los alemanes, que, de forma similar a la España napoleónica, veía al antiguo aliado convertirse en invasor y despiadado enemigo. Alemania, además, se veía abocada a tratar de salvar los muebles y establecer un reducto defensivo, a la espera de que la ciencia y la tecnología trajeran nuevas armas (bombas radiodirigidas V-1 y V-2, aviones a reacción, submarinos de altas prestaciones) que permitieran dar un vuelco al conflicto, y Japón, en el vasto y amplísimo espacio del océano Pacífico e infinidad de islas indonesias y las Filipinas, sólo podía oponer una enconadísima resistencia a toda prueba con monstruosas alternativas (aviones y torpedos suicidas, fortificaciones

inexpugnables, soldados conjurados) que resultaran en tal número de bajas para los estadounidenses, que estos acabaran por claudicar y negociar.

Abocados a tan crítica situación, Japón y Alemania, Alemania y Japón, aún aliadas y dispuestas a luchar hasta el último hombre, se encontraban aisladas en remotos extremos del mundo y sin apenas posibilidades de comunicación; cuando, de hecho, para la guerra tecnológica que planeaban los nazis el Japón podía aportar valiosas materias primas, y, ya de paso, los japoneses podían proveerse de la tecnología teutona que tanto necesitaban. Así pues, ambas potencias, en graves apuros por culpas propias, se veían perentoriamente necesitadas de establecer algún canal de comunicación que les permitiera auxiliarse mutuamente y salir del aislamiento.

Ya al inicio del conflicto, y gracias a la colaboración con la Unión Soviética, Alemania había mandado a las lejanas aguas japonesas varios buques mercantes; en realidad, fue un corsario disfrazado, el pequeño *Komet* del capitán Eyssen, el encargado como pionero de abrir para los buques alemanes la famosa —y congelada— ruta del noreste (del cabo Norte noruego al estrecho de Bering) a través del océano Glacial Ártico, paso establecido en 1878 por el finlandés Nordenskjöld. En verano de 1940, con el auxilio sucesivo de los rompehielos soviéticos *Lenin*, *Stalin* y *Lazar-Kaganovich*, el *Komet* recorrió en veintitrés días las tres mil trescientas millas de esta ruta que atraviesa el mar de Barents, el estrecho y mar de Kara, el mar de Láptev (al norte de Nueva Siberia) y, finalmente, los estrechos de De Long y Bering, este último dando acceso —con muy complicadas sondas, como todo lo anterior— al océano Pacífico.

Así fue como se reunieron, en el atolón Lamotrek de las islas Carolinas, el *Komet* junto a su colega, el también corsario alemán *Orion*, y los aprovisionadores *Kulmerland* y *Regensburg*, este último con base en el puerto japonés de Kobe; llegados los tres últimos por la mucho más larga ruta del cabo de Buena Esperanza y el océano Índico. La ruta polar lograda por el *Komet* parecía viable aunque muy dificultosa, como lo eran siempre las travesías polares. Pero quedó invalidada por completo al decidir Hitler la invasión de la Unión Soviética (Operación Barbarroja) en junio de 1941; Eyssen fue ascendido a almirante, por lo que el *Komet*, tras operar algún tiempo con el *Orion*, regresó a la patria por el cabo de Hornos, y este mismo, con graves averías en las máquinas, tomó el mismo camino posteriormente, llegando a Burdeos (Francia) a fines de agosto de 1941, mientras el *Komet* arribaba a Hamburgo antes del mes de diciembre, totalizando entre ambos 122.000 toneladas de mercantes enemigos hundidos.

Sin duda se trató de periplos muy notables, pero no se había establecido ninguna línea de comunicación regular entre Alemania y Japón; que sí conseguirían, finalmente, poner en servicio los llamados «forzadores de bloqueo», mercantes del Eje que, comandados por audaces capitanes civiles y cargados con mercancías vitales para Alemania como el caucho, eran guiados y apoyados por una eficiente

organización clandestina alemana desplegada en todo el mundo a la que se conocía como Etappendienst, que les facilitaba logística, les transmitía información o les ordenaba convertirse en proveedores de corsarios de superficie y submarinos. Esta red funcionó de forma tremendamente eficaz durante toda la guerra, aunque no sin pérdidas.

En octubre de 1942 un nuevo y afamado corsario, el *Thor*, que había hundido 150.000 toneladas de barcos enemigos y ahuyentado dos cruceros auxiliares británicos (*Alcántara* y *Carnavon Castle*) y hundido otro (*Voltaire*), arribó a Yokohama junto con el forzador de bloqueo *Uckermark* —que no era otro que el *Altmark* del famoso incidente con los británicos visto en el capítulo anterior— y una presa, el *Nankín*, destruyéndose los tres en un terrible incendio accidental. Sin embargo, en noviembre de este mismo año arribaron felizmente al puerto de Burdeos, repletos de mercancías, los forzadores de bloqueo *Tannenfels*, *Dresden* y *Kulmerland*, procedentes de Yokohama y China.

Enterado el espionaje inglés de esta llegada, el mes siguiente, en una audaz operación de película dirigida por el mayor H. G. Hasler —que recoge el libro Lucas-Phillips *Héroes en Canoas*— doce audaces infantes de marina británicos a bordo de seis *kayaks* especiales denominados *Bagre*, *Langostino*, *Jibia*, *Bacalao*, *Congrio* y *Cachalote* desembarcaron del submarino *Tuna* frente al estuario del Gironde para ascender luego por el río (90 kilómetros) hasta Burdeos. Sólo llegaron los dos primeros, al mando del propio Hasler y el cabo Laver respectivamente, logrando alcanzar su objetivo: siete buques amarrados (dos abarloados) al muelle comercial. *Bagre* logró colocar sus seis minas adhesivas —con pértiga— una en un carguero, dos en un buque de desminado (*sperrbrecher*), otras dos en un forzador de bloqueo y la última en un petrolero. *Langostino* minó dos barcos en la dársena de Bassens Sur.



Famoso «forzador de bloqueo» alemán *Altmark*, luego *Uckemark*. Las travesías de estos buques entre Japón y Alemania fueron finalmente suspendidas en 1943, empleándose sólo submarinos.

Los resultados fueron notables, y, de los buques llegados desde el Japón, el *Tannenfels*, gravemente averiado, naufragó tras escorar pronunciadamente, mientras

el *Dresden* se hundía de popa; el *sperrbrecher* y un petrolero resultaron tocados, y en Bassens Sur se fueron a pique los *Alabama* y *Portland*. Los atrevidos atacantes se deshicieron de sus livianas embarcaciones, contactando después con la Resistencia Francesa, que los hizo pasar a España; dos de sus compañeros, en las otras embarcaciones, se ahogaron, y otros seis —Mackinnon, Laver, Mills, Wallace, Conway y Ewart— fueron canallescamente fusilados por los alemanes como saboteadores. El hecho es que estos valientes con sus barquichuelos lograron hacer tanto daño al normal tránsito entre Alemania y Japón como si se hubiera enviado una flota de buques de guerra a la caza de los forzadores del bloqueo.

A pesar de las bajas, una nueva oleada de forzadores salió de Alemania y Japón en 1943. Resultó un año dramático: el *Rachotis* fue hundido en enero, el *Hohenfriedberg* en febrero y en marzo sucumbieron el *Karin*, procedente de Singapur y el *Regensburg*. Sólo en abril llegaba al fin un pequeño alivio con la arribada del *Pietro Orseolo*; pero el corsario *Michel*, operando en el Pacífico, en marzo fue desviado a Kobe, renunciando al regreso a Alemania. Finalmente, tras realizar un último crucero de guerra, fue hundido en octubre por el submarino americano *Tarpon*, a sólo sesenta millas de Yokohama. A duras penas llegaba, por fin, sano y salvo, el *Asterufer* en diciembre.

El año 1944, sin embargo, sería dramático; fueron echados a pique los tres forzadores que lo intentaron: *Rio Grande*, *Weserland* y *Bungerland*. Esta ruta, la más larga alrededor del mundo, quedaba definitivamente cerrada. Sólo quedó, pues, en momentos de máxima necesidad, la última derrota por intentar, seguida por nuestro protagonista, que no era otra que la que discurre bajo las aguas.

LA RUTA SUBMARINA

En realidad, vistas las grandes dificultades experimentadas por los lentos mercantes de superficie que eran los forzadores de bloqueo, se venían efectuando viajes de submarinos desde 1942, conocidos como de *Yanagi*. Resultaban también muy largos, peligrosos y agotadores. Los alemanes no disponían, como en la Primera Guerra Mundial, de grandes submarinos oceánicos capaces de realizar estas travesías; pero los japoneses, como los estadounidenses, sí. Habitados a operar en las inmensidades oceánicas del Pacífico, el diseño y construcción de grandes submarinos nipones había evolucionado hasta lograr buques de más de dos mil seiscientas toneladas a plena

carga y cien metros de eslora con una autonomía increíble: veintiuna mil millas náuticas a dieciséis nudos de velocidad de crucero.

La Marina japonesa —Teikoku Kaigun— asumió las misiones *Yanagi* con la habitual e imperturbable disciplina nipona; en 1942, el I-30 afrontó el desafío, mas no llegó a superarlo, hundido en tránsito por una mina. La siguiente temporada, 1943, el I-8 lograba al fin abrir la ruta *Yanagi* con éxito, pero el I-34 primero y el I-29 después eran echados a pique por submarinos aliados, precisamente cuando ya estaban cerca de su destino y estos grandes submarinos, navegando en aguas próximas a la plataforma continental europea, eran más vulnerables a los medios de detección de aliados.

En justa correspondencia, Alemania tenía que hacer un esfuerzo por abrir la ruta submarina de Europa al Japón: el U-511 se preparó especialmente, logrando realizar el viaje este mismo año. Pero, como ya se dijo, los alemanes no disponían de grandes sumergibles para travesías tan largas. Sin embargo, eso no significaba que el Eje no los tuviera; durante el año anterior (1942) se hizo evidente que la flotilla de cinco submarinos italianos (*Tazzoli*, *Barbarigo*, *Torelli*, *Cappellini* y *Giuliani*), operando desde la base de Burdeos en colaboración con sus iguales alemanes en la batalla del Atlántico, estaban mucho más cualificados para este tipo de misiones de larga distancia. Así que se decidió hacer las modificaciones pertinentes para que al menos cinco submarinos de esta flotilla —denominada Betasom— emprendieran misiones de *Yanagi*, mientras se preparaban otros dos (*Bagdolini* y *Finzi*) para reforzarlos.

Las travesías de los italianos comenzaron en 1943, cuando Italia, prácticamente, ya tenía perdida la guerra. Pero ello no fue obstáculo para que los submarinistas de la Regia Marina emprendieran estos eternos viajes con decisión. El *Barbarigo* y el *Tazzoli* lo pagaron caro, siendo hundidos en tránsito; el *Cappellini* logró llegar hasta Sabang, donde le sorprendió el Armisticio de septiembre, siendo entregado por los nipones a los germanos con la denominación de UIT-24. Los que más lejos llegaron fueron el *Torelli* y el *Giuliani*; el primero, al mando del comandante Giacomo —con un cargamento de acero y mercurio y llevando a bordo al oficial japonés Sateke, cursillista de regreso al Japón— llegó hasta Singapur para ser transformado en el UIT-25, y luego, en el I-504 nipón. Del mismo modo, el *Giuliani* se transformó en el UIT-23; al final de la guerra, ambos fueron capturados en Japón, y hundidos por los estadounidenses en Kii Suido.

Este era el desolador aspecto que ofrecían las travesías de *Yanagi* a comienzos de 1944, cuando más se necesitaban los dos comprometidos socios del Eje el uno al otro. Por ello, los japoneses no dudaron en preparar otra misión transmunda que, realmente, parecía kamikaze: un nuevo submarino de gran autonomía y prestaciones partiría al final de la primavera con rumbo a Europa. La situación, especialmente en el Atlántico, era especialmente desfavorable, puesto que los submarinos alemanes — los «lobos grises» del almirante alemán Karl Dönitz— habían perdido definitivamente el año anterior la batalla del Atlántico, y sufrían unas pérdidas

terribles.



Sumergible transmundista italiano *Capitán Capellini*, de la flotilla Betasom basada en Burdeos para navegar a Japón, llegando hasta Sabang, donde fue entregado por los japoneses a sus aliados alemanes.

A pesar de inventos como el *snorkel*, que permite al submarino recargar baterías sin emerger a la superficie poniendo en marcha sus motores atmosféricos diésel, y los nuevos torpedos buscadores FAT y LUT, que no necesitaban ser apuntados, la tecnología alemana no había logrado contrarrestar la ventaja aliada representada por el sonar, la reducción del *Air-gap* (vacío aéreo sobre el Atlántico) gracias a las prestaciones de los nuevos aviones equipados con radar y, sobre todo, la protección de los convoyes con los nuevos portaviones de escolta, conocidos por los aliados como portaviones-*jeep*. Nada menos que treinta y seis submarinos germanos se perdieron de enero a marzo de 1944, sin apenas otra contraprestación que algún buque de escolta sorprendido en los feroces duelos librados para acceder a los convoyes. A fines de mayo, sólo tres «lobos grises» patrullaban las aguas del África Occidental, allí donde deberían encontrar a nuestro protagonista; eran los U-530, U-853 y U-529.

El riesgo era terrible; habían sido los británicos los primeros en escoltar sus convoyes transatlánticos con portaviones-*jeep*, poniendo en servicio el prototipo, *Audacity*, en septiembre de 1941, a partir de un carguero alemán capturado. Llevaba sólo seis aviones y duró apenas un trimestre, hundido por el U-751 frente a la costa portuguesa; pero, en tan breve plazo, demostró su valor atacando a los submarinos enemigos o, en el peor de los casos, obligándoles con sus aviones a mantenerse sumergidos a baja velocidad, lo que hacía imposible alcanzar buenas posiciones de lanzamiento de torpedos contra el convoy. Convencidos, los estadounidenses hicieron su propia interpretación poniendo en servicio la serie Bogue-Tracker: once portaviones de escolta CVE (*Bogue, Card, Copahoe, Core, Nassau, Altamaha, Tracker, Battler, Chaser, Fencer y Striker*) que, propulsados por dos calderas y sendos grupos turborreductores, eran capaces de llevar cada uno casi treinta aviones. Los

cinco últimos fueron entregados a la Royal Navy y, a partir de estos prototipos, Estados Unidos construiría la serie de los Sangamon transformando buques cisterna (que participaron en la Operación Torch), los cincuenta Casablanca (construidos ¡todos! en Kaiser de Vancouver y participantes algunos en la batalla del Golfo de Leyte) y la también multitudinaria serie de los Commencement Bay, botados en Tacoma y que podían llevar hasta treinta y cuatro aviones cada uno. Se llegó a producir un portaviones en poco más de tres meses, y este masivo alud constructivo significó sólo una cosa: que la guerra submarina alemana había terminado.

OPIO, ORO, URANIO Y... SECRETOS

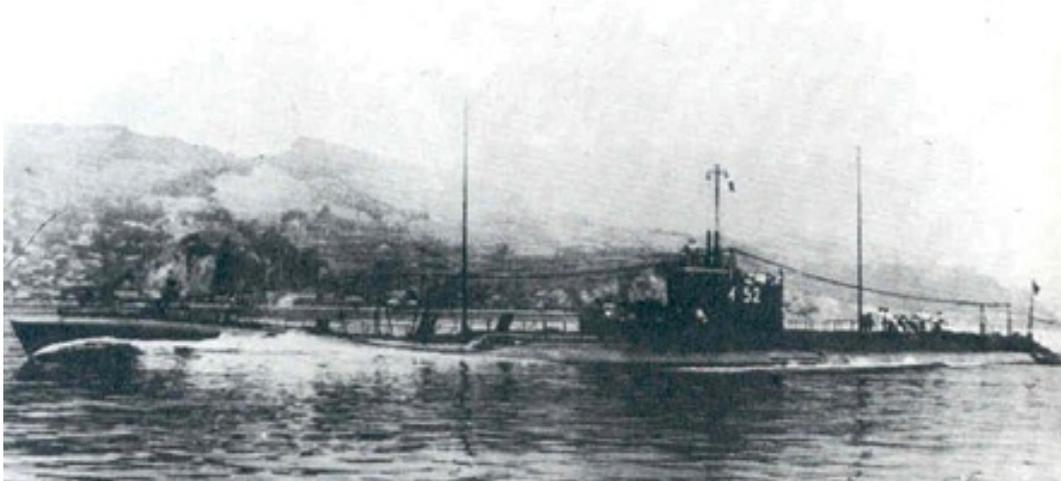
La extraña peripecia del I-52 se inició cuando este submarino entró en servicio en diciembre de 1943, es decir, que se trataba de una unidad prácticamente nueva. Pertenecía al tipo C.3 de submarinos de ataque, muy parecido a los tipos A y B pero con más tubos lanzatorpedos. Medía casi ciento diez metros de eslora, desplazando más de tres mil quinientas toneladas en inmersión; los doce mil quinientos caballos de potencia de sus motores le permitían una notable velocidad en superficie, casi veinticuatro nudos, pero apenas podía alcanzar ocho sumergido. Como otros muchos submarinos japoneses, en la parte baja de la vela o torreta llevaba un contenedor que, en principio, los sumergibles nipones empleaban para albergar un pequeño hidroavión de exploración y, conforme la guerra fue imponiendo sus crudas realidades, se usó también para llevar los célebres torpedos humanos suicidas, conocidos como *kaitens*.

Como se puede ver, se trataba de un gran crucero sumergible, lento en inmersión; de resultas de estas características, y el devenir guerrero del buque submarino en la contienda, la forma de realizar singladuras era navegar de día en inmersión — logrando apenas noventa millas diarias— mientras que, de noche, emergía poniendo en juego la potencia de sus motores diésel, pudiendo alcanzar casi trescientas millas suplementarias. Esta enorme diferencia entre lo que podía lograr navegando en superficie y sumergido, en travesías tan largas como eran las *Yanagi*, obligaba al difícil compromiso de mantenerse en superficie todo lo posible siendo esta situación la más vulnerable, puesto que los radares de los buques y aviones enemigos podían detectar un barco tan grande sin lugar a confusión.

De no conocer lo anterior, podría resultar muy extraño que un sumergible, en

plena derrota de la guerra submarina, emprendiera una increíble travesía como aquella que le tocó en suerte al I-52. Y, si raro era el viaje, no digamos el cargamento, el pasaje... y la valija diplomática. El gran sumergible zarpó del puerto de Kure al mando del comandante Uno Kameo, dirigiéndose a Singapur, puertos ambos donde completaría la «carga»; hay una foto donde se le ve navegando en superficie, con el contenedor bajo la vela en la que está inscrita la letra «I» en japonés y el numeral en dígitos occidentales, de la que sobresale un enorme mástil de señales. El gran cañón de popa se halla rodeado de marineros, y dos altas antenas de radio emergen sobre ambas cubiertas. Existen discrepancias —entre los distintos autores— sobre la carga concreta que llevaba el I-52; serían en total unas setenta toneladas (tenía capacidad para trescientas), la mayor parte caucho, pero también materiales exóticos como estaño, molibdeno, wolframio, tungsteno y... tubos de uranio enriquecido con isótopo 235; material sanitario, casi tres toneladas de opio y otras tantas de quinina, además de un valioso montante, casi dos toneladas de oro en lingotes para sus aliados.

Un cargamento, sin duda alguna, de lo más inhabitual y que habría llamado la atención en cualquier manifiesto de la marina mercante. Pero si rara era la carga, aún más lo era el pasaje: siete jóvenes ingenieros, cinco matemáticos y un intérprete de Mitsubishi y otras empresas estratégicas japonesas embarcaron para asimilar y aprender la aplicación de la tecnología alemana en la industria nipona. Por último, los secretos: el I-52 debía llevar a cabo una difícil misión denominada *Momi* («Abeto») que no era otra cosa que la constatación, a estas alturas, de un hecho: Japón tenía ya más que claro que al Eje sólo le esperaba la derrota. A resultas de este convencimiento, la diplomacia nipona había estado efectuando ciertos y notables esfuerzos: el asistente al agregado naval japonés en Suiza, Yoshikazu Fujimura, había sondeado a Allen Dulles, representante estadounidense y luego director de la CIA, y este había exigido pruebas documentales del compromiso. Así que el I-52 llevaba a bordo una propuesta de paz autenticada por el gobierno japonés, que el capitán Kameo debía entregar a Fujimura a su llegada a la base de submarinos de Lorient.



Submarino japonés I-52 del comandante Uno Kameo destinado a misiones *Yanagi*, protagonista de una

travesía transmundista con peculiar cargamento (oro, uranio y materiales exóticos) y personal técnico que plantea, aun hoy día, enigmas no resueltos.

Llama poderosamente la atención que, conocido este último dato, el espionaje estadounidense descubriera el viaje del I-52 con su propuesta de paz y alguien tomara la decisión de destruirlo. ¿Se trataba de evitar la llegada del peculiar cargamento o se conocían los términos del tratado de paz y no se quiso permitir que llegara a manos de Dulles? Preguntas ciertamente interesantes y que pueden revelar la existencia en el gobierno estadounidense de «palomas» dispuestas a escuchar lo que proponían los nipones y «halcones» que no querían oír hablar de nada semejante, prolongando la guerra un año más hasta las horribles masacres de Hiroshima y Nagasaki. En cualquier caso, circunstancias verdaderamente extrañas e inhabituales todas, que convergían sobre la ruta del submarino nipón. En el colmo de la contradicción y el enigma, si el I-52 tenía por una parte una mano abierta a la paz, en la otra llevaba lo que podía ser el detonante del Armagedón; porque, como es sabido, el uranio enriquecido es la base para fabricar la bomba atómica.

TRES VERSIONES Y UNA BÚSQUEDA ABISAL

El caso es que uno de los portaviones-*jeep*, precisamente el primero de ellos, *Bogue*, al mando del capitán A. B. Voseller y con su escolta de cinco destructores (Task Force 21) fue enviado desde las Azores a la caza del I-52. Este había llevado a cabo su travesía del océano Indico y el Atlántico sur sin incidentes, desconociendo que, entre las islas Cabo Verde y Barbados, sobre el Ecuador, en los 15° de latitud norte y 40° de longitud oeste, lo esperaban para echarlo a pique.

Pero, como no podía ser de otra manera, de nuevo se dan circunstancias extrañas y anómalas en esta *cacería*. De forma previa a la aparición del *Bogue*, el I-52 logra, en medio del océano donde se hallaba y a mil millas de la tierra más próxima, el *rendez vous* con uno de aquellos submarinos alemanes que se mantenían precariamente en la zona a la espera, el U-530 del comandante Wermut, que le traía combustible y un detector antirradar Naxos para la difícil irrupción en los muy vigilados accesos occidentales del canal de La Mancha hasta el puerto de Lorient. Existe un investigador catalán, Joaquim Casellas, que asegura incluso que el I-52, dada la importancia de su misión, se encontró después con otro submarino de su nacionalidad al que transbordó el uranio, a un científico japonés y a otro ruso capaces

de fabricar la bomba atómica, además de, por supuesto, el cargamento de veintiún millones de euros en oro al completo.

De esta forma, y como ya se había hecho varias veces en la guerra —batalla del mar del Coral, batalla de las Salomón Orientales— y se volvería a hacer este mismo año (1944) en el golfo de Leyte durante la batalla de cabo Engaño (profético nombre), el sufrido I-52, como los portaviones *Shoho*, *Riujo*, *Zuikaku*, *Chitose* y *Chiyoda*, quedaba convertido en un mero señuelo para atraer las iras de los implacables cazadores estadounidenses. Si esto fue así, cumplió su papel a la perfección; la noche del 23 de junio de 1944 el sumergible japonés, navegando en superficie, fue detectado por el avión torpedero Grumman TBM-3 *Avenger* del comandante Jesse Taylor, que había despegado poco antes del portaviones *Bogue* en compañía de otro aparato igual pilotado por William Gordon.

El *Avenger* era un monoplano torpedero muy potente, fabricado por la General Motors Company; llevaba tres tripulantes (piloto, bombardero y artillero de popa) y se hizo famoso durante la guerra del Pacífico participando en casi todas las batallas importantes, y en la inmediata posguerra (diciembre de 1945) por el incidente estrella del famoso Triángulo de las Bermudas: la enigmática desaparición del Vuelo 19 al completo formado por cinco *Avenger* que habían partido —y debían volver— a su base de Fort Lauderdale y cuyo líder, curiosamente, también se llamaba Taylor. Jamás lo hicieron, como tampoco el anfibia bimotor de rescate Martin Mariner enviado en su búsqueda. De forma paralela a los alemanes, los aliados habían desarrollado un torpedo acústico llamado FIDO, que sólo había que arrojar al mar orientándose con los sonidos detectados por las sonoboyas para que, acto seguido, alcanzara cualquier ruidoso objetivo bajo las aguas.



Portaviones de escolta *Bogue* del que partieron los aviones que dieron buena cuenta del I-52. Fue expresamente enviado por la Inteligencia para destruir el submarino japonés.

Navegando en superficie a gran velocidad, el I-52 escuchó los motores de los aviones demasiado tarde; ya estaba enganchado en el radar de Taylor, y, a pesar de emprender la inmersión precipitadamente, el ruido de sus hélices quedó preso del campo de sonoboyas arrojado por este primer *Avenger*. Se libró, eso sí, de las dos bombas lanzadas por Taylor contra él; sin embargo, a continuación Gordon lanzó un torpedo acústico. Se escuchó una fuerte explosión y, cuando el *Bogue* llegó al lugar del ataque, encontró enseres personales y manchas de aceite sobre las aguas. A estas alturas de la guerra, disparar por los tubos enseres personales y dejar escapar algo de combustible o lubricante de los tanques era un viejo truco que ya no engañaba a ningún cazasubmarinos en la superficie; así que los americanos pensaron que nunca llegarían a saber si lo habían destruido o no. Inmediatamente, pasaron a atacar al U-530, que, consciente de la importancia del pasaje, cargamento y valija del I-52, regresó por si había algún superviviente. A duras penas logró escapar de este nuevo ataque el comandante Wermut.



Avión del modelo estadounidense *Avenger*, dos de los cuales atacaron y hundieron al I-52 sin darle oportunidad alguna. Desde entonces espera, en bastante buen estado, en el fondo del mar, donde ha sido descubierto.

A partir de este punto, pues, esta extraña historia se divide en otras tres: el I-52 fue hundido como cebo; el I-52 sobrevivió al ataque, pero jamás llegó a Lorient, donde Fujimura se quedó esperando su propuesta de paz inútilmente. Por último, la versión Casellas, es decir, la parte sustancial del cargamento —especialmente el oro— escapó en un tercer submarino que, afectado por averías en los motores, se vería obligado a emerger durante el día, siendo destruido por los británicos frente a las costas portuguesas. Todo habría quedado así en un enorme y polifacético misterio, de no ser por un empresario veterano del Vietnam, Paul Tidwell, cazatesoros que, en 1995 y colaborando con National Geographic, decidió emprender la búsqueda del oro del I-52 con tecnología empleada para la localización del *Titanic* en 1985: los buques

rusos *Yuzhmorgeologiya* y *Akademic Keldysh Mstislav*, especializados en trabajos submarinos, equipados con el sonar MAK-1M y el robot para trabajos submarinos *Neptun* (también ruso), todo gestionado por la empresa Sound Ocean Systems.

En principio la operación no se presentaba fácil, pues el submarino japonés, echado a pique en plena cuenca abisal de Cabo Verde, podía encontrarse en sondas de cinco a seis mil metros de profundidad. Hasta la fecha, tanto el *Titanic* como el sumergible soviético K-129 en 1973, habían sido localizados con avanzadísima tecnología a cuatro mil metros, y el submarino estadounidense *Scorpion*, en 1968, a sólo 3.350 metros de profundidad. Pero el fondo abisal, en aquel punto, presentaba la ventaja de ser limpio y liso, de forma que un barco grande como el I-52 resaltaría de forma inevitable; y, lo más importante, el cuaderno de bitácora del *Bogue* precisaba con bastante exactitud las coordenadas del sitio en que se llevó a cabo el ataque.

De esta forma, en el primer barrido efectuado sobre el lecho abisal, el sonar fue capaz de localizar un objeto a cinco mil doscientos metros de profundidad: era el desventurado I-52, que yacía en su tumba del fondo del océano. El gobierno japonés, enterado del asunto, reaccionó con incredulidad, seguido de la lógica indignación por no haber sido avisado de que se estaba buscando un sumergible con compatriotas fallecidos en combate a bordo. Apeló a su propiedad sobre el pecio, pero en aguas internacionales el Derecho Marítimo no le favorecía. Se calmaron un poco cuando vieron que Tidwell, en varias expediciones —y después de gastar seis millones de dólares— sólo lograba rescatar enseres personales de los marinos nipones. Para plantearse la definitiva profanación de la tumba, Tidwell prometió a Japón entregar todo lo que encontrara, llegando a barajar alternativas disparatadas como reflotar el sumergible (de más de cien metros de eslora y dos mil toneladas de desplazamiento en superficie) inyectándole espuma, que nunca se llevaron a cabo.

Hasta aquí la extraña historia, verdaderamente insólita y llena de misterios, del I-52, submarino que emprendiendo una ruta muy larga y peligrosa, jamás establecida de forma regular, siendo militar llevó carga y pasaje, además de transportar elementos contradictorios como tubos de uranio enriquecido para fabricar la bomba atómica y una propuesta de paz que terminara la guerra con los Estados Unidos; aparte, un valioso cargamento de oro y exóticos materiales estratégicos. Habiendo recibido un antirradar especial Naxos, fue destruido precisamente al localizarle, navegando de noche, el radar, aunque sus verdugos nunca tuvieron la certeza de haberlo hundido. Por último, sobre él se teje una hipótesis que le pone no como transporte principal, sino como cebo, situando la codiciada carga en otro lugar. Se le localizó bajo las aguas, originando un conflicto diplomático, pero nada significativo se logró extraer de su interior.

Puestos a imaginar, existe otra posibilidad aún más apasionante: si los alemanes —en especial, el canciller Adolf Hitler— se enteraron de que el I-52 traía una oferta de paz que ellos no conocían (¡traición!), el U-530 de Wermut pudo ser enviado al *rendez vous* con la presumible consigna de aprovisionar al buque japonés, pero

teniendo, en realidad, órdenes de tomarle el oro y todo el cargamento vital y echarlo a pique después. Puede que los americanos no lograran destruir al I-52 gracias al Naxos; entonces, el U-530 regresó y mandó al submarino japonés al fondo del mar con un torpedo alemán. De esta forma, tendríamos que el verdadero culpable de Hiroshima y Nagasaki, aquel que habría impedido el acuerdo entre el Japón Imperial y los Estados Unidos, fue Adolf Hitler. ¿Es o no peculiar, extraña y misteriosa la historia del I-52?

Capítulo 9

El filo de la navaja

La inaudita odisea del capitán que no quiso abandonar su barco durante doce días (1952)

CAPITANES VALIENTES

Pavel Ivanovich Dudnikov era capitán de un pesquero de la extinta Unión Soviética, de origen georgiano, cuya familia había sufrido en los años treinta del siglo xx, con víctimas, la famosa deportación estalinista de campesinos a los Urales que se tradujo en tremendo genocidio con millones de muertos. De resultas de este pasado, y haber visto su matrimonio hecho pedazos y la vida truncada por una durísima condena de ocho años a trabajos forzados cuando era marinero (a causa de un simple contrabando) se podría decir que no veía el régimen soviético como la niña de sus ojos. Probablemente, si le hubieran dado un botón rojo con el que volar el Kremlin, lo habría apretado sin pensárselo dos veces.

Dado el férreo control y las salvajes represalias que el régimen ejercía sobre la población y, en especial, la flota mercante —en la que cada barco, por poco importante que fuera, llevaba un fanático y servil comisario político a bordo— ningún buque había sido capaz de escapar hacia Occidente y la libertad desde la Segunda Guerra Mundial. Treinta años después, en los setenta, Dudnikov, de cuarenta y tres años de edad, decidió que su pesquero de ciento sesenta toneladas y matrícula G. S. 0607, *Vishera*, sería el primero. Así fue como una tarde de verano el viejo *Vishera* zarpaba del puerto de Kerch (en el estrecho del mismo nombre, entre el mar de Azov y el mar Negro) para el puerto de Odessa, donde habría debido entrar en dique seco para reparaciones; se trataba de un viaje de casi quinientas millas

circunnavegando, hacia el oeste, la península de Crimea. El lento barco iba bien provisto, once toneladas de combustible, tres de agua potable y abundantes víveres para los ocho tripulantes; circunstancias que Dudnikov y su primero, Dyusov, decidieron aprovechar para escapar a Occidente.

Era un propósito muy audaz, puesto que los soviéticos, en este mar muerto e interior, sin posible escapatoria, ejercían una cerrada vigilancia, que hasta el momento nadie había podido superar. Pero Dudnikov y el *Vishera*, en aquella travesía increíble, además de valentía sin límites demostraron tener una suerte a toda prueba. Existía una orden de la Flota Rusa ordenando a todos los buques que se apartaran de la costa, a causa de unos ejercicios navales con fuego real; así que, cuando, a las tres horas de haber zarpado de Kerch, los focos de un guardacostas descubrieron al pesquero muy internado ya en la mar —a rumbo 232° que les llevaba directos a los estrechos del Bósforo y los Dardanelos— y Dudnikov apenas pudo justificarse torpemente, se les dejó en libertad por aquel motivo. Los siguientes obstáculos estaban dentro del propio *Vishera*: el pesquero debía radiar su posición dos veces al día, pero Dudnikov ordenó al radio que no lo hiciera y este no preguntó nada; el que sí lo hizo, como no podía ser menos, fue el comisario político, primer maquinista, que preguntó porqué no veían tierra por estribor. En realidad, la costa quedaba ya a más de cien millas, pero el jefe se conformó con la disculpa de que había muy mala visibilidad.

No debió ser aquel un viaje agradable, con el jefe de máquinas ojo avizor, el peligro permanente de toparse con un patrullero u otro buque —todos los barcos soviéticos tenían obligación de «chivarse» de la posición de los otros que iban viendo— y la tripulación sin sospechar nada de las intenciones del capitán y el primer oficial del *Vishera*. Pero la noche se presentó propicia, cielo encapotado y frecuentes chubascos con aparato eléctrico, que ocultaban a la perfección el viejo buque fugitivo. Al llegar el día, se cruzaron con un carguero, que les ignoró olímpicamente. ¡Uf! A partir de entonces, se dedicaron a evitar todos los buques que veían, dejando perplejos a los tripulantes; mientras el jefe seguía abajo durmiendo o dedicado a sus motores! Cuando volvió a subir al puente, preguntando por la costa, Dudnikov le entregó las instrucciones de mantenerse apartados por las maniobras, y el *Vishera* prosiguió su viaje hacia la libertad.

La costa apareció, finalmente, pero por el sitio que el jefe de máquinas no esperaba. El perfil del litoral turco se desveló al sur cuando sólo le restaban al pesquero cinco horas de navegación hasta el Bósforo. Fue el momento elegido por Dudnikov para informar en su camarote, uno por uno, a toda la tripulación... excluido el jefe; podían escapar a Occidente o acogerse al consulado soviético, que los devolvería a casa. El alborozo fue general, y el jefe de máquinas, más mosqueado que un pavo en Navidad, subió a pedir cuentas al capitán. Dudnikov, preparado para todo, le dijo que los habían desviado a Izmir, puerto ruso en el delta del Danubio: lo que sus ojos veían era la ribera occidental de este río. El jefe, que no era tonto, no

quedó convencido, por lo que preguntó al radio; pero este, ya en el ajo, confirmó la mentirijilla del capitán... y el *Vishera* se dispuso a embocar, sin más problemas, las estrecheces y la corriente del Bósforo.

¡Lo habían conseguido! La crónica cuenta, como en una película de timos, que el jefe de máquinas sólo se dio cuenta del pastel cuando vio la mezquita del sultán Ahmed, en Estambul. Demasiado tarde. La pataleta del jefe consistió en amenazar con chivarse en el consulado, pero Dudnikov y su primero ya estaban abriendo las seis botellas de champán que guardaban al efecto, y, aunque no lo diga el relato, el jefe debió acabar cediendo a la voluntad de la mayoría, y tal vez hasta probó el espumoso. Dudnikov, que habría podido escribir un manual sobre «Cómo poner los cuernos a tu jefe de máquinas», ordenó entonces borrar del barco y la chimenea del pesquero —donde campaba la hoz y el martillo— todo rasgo identificativo, y el *Vishera* continuó hasta El Pireo, donde fondeaba el 14 de agosto de 1972 tras una travesía increíble, pero muy poco conocida. Casi un año después, la tripulación del pesquero con su capitán, a bordo del transatlántico italiano *Cristóforo Colombo*, emprendían viaje a los Estados Unidos y una nueva vida, a la que la valentía de un solo hombre, Pavel Dudnikov, les había hecho acreedores. Y un humilde pesquero, el *Vishera*, se transformó en el primer buque capaz de rasgar el telón de acero, muchos años antes de que cayera el Muro de Berlín.

Existen, desde luego, decenas de episodios en los que el valor de un capitán queda demostrado, verdaderamente conmovedores, en especial en tiempo de guerra. Recordar aquí, un poco al azar, a Ted Burt, capitán de la motolancha británica ML-262 que, junto con otras diecisiete lanchas y el destructor *Campbeltown* participó, a finales de marzo de 1942, en la Operación Chariot, cuyo fin era volar el dique francés de Saint Nazaire, en la Bretaña francesa, para que no pudiera usarlo el acorazado alemán *Tirpitz*. Después de dejar tropas en tierra en medio de un furioso cañoneo, las diferentes motolanchas trataron de escapar, muchas sobrecargadas, resultando cuatro de ellas alcanzadas. La ML-262 seguramente se habría salvado escapando a toda máquina, pero vio a la ML-341 destrozada a la deriva, y Burt decidió abarloarse para rescatar a su gente; por desgracia, la vida no suele ser como las películas, y el generoso gesto le costó a Burt que él y su lancha fueran inmediatamente alcanzados y hundidos. Prácticamente ninguna de las lanchas escapó del infierno, ni tampoco el *Campbeltown* que, estrellado contra la compuerta del dique, estalló al día siguiente, provocando ciento cincuenta muertos civiles, una matanza entre los mirones que habían ido a verlo.



Heroico donde los haya, como tantos otros buques anónimos en las guerras, el destructor italiano *Espero*, sacrificado para salvar a sus compañeros.



El «espontáneo» acorazado alemán *Admiral Scheer*, cuyo arrogante comportamiento dejó muy mal recuerdo en el puerto del Ferrol.

Aunque puede que uno de los casos tal vez más heroicos y dramáticos durante la guerra sea el del destructor italiano *Espero*, que, en el verano de 1940, se dirigía con sus iguales *Ostro* y *Zeffiro* al puerto de Tobruk con tropas y material de guerra, cuando tuvieron la mala suerte de toparse con la Séptima División de cruceros de la Royal Navy (cruceros *Orion*, *Sidney*, *Gloucester*, *Neptune* y *Liverpool*, con más de cuarenta cañones de grueso calibre a bordo) escoltando un convoy hacia Alejandría. Los tres *destroyers* italianos trataron de escapar a toda máquina; pero, viendo que iban a ser atrapados y que la aniquilación era inevitable, el capitán Enrico Baroni, del *Espero*, ordenó a los otros dos adelantarle. Luego se colocó a popa de la formación, tendió una columna de humo y se lanzó sobre sus enemigos. Su sacrificio logró salvar el *Ostro* y el *Zeffiro*, pero del *Espero*, acribillado por los británicos, sólo hubo cincuenta y tres supervivientes. A título póstumo Baroni recibió la Medalla de Oro al Valor.

Muchos, muchísimos casos como estos podríamos encontrar en las dos

contienda. Pero vamos a hablar ahora de otro tipo de *valientes*, que, aunque sus hazañas no tengan tanto mérito, también cabría calificar como tales. En plena Guerra Civil española —1938— el flamante acorazado de bolsillo alemán *Admiral Scheer*, que se haría célebre en la Segunda Guerra Mundial (formando hoy parte del relleno de un muelle en el puerto de Kiel) pidió permiso al arsenal del Ferrol, en poder del bando nacionalista, para entrar en dique seco por «problemas en las palas de una hélice». Dado el nivel de colaboración entre los franquistas y la Alemania nazi, el permiso se concedió inmediatamente, solicitándose las medidas de carena del buque para preparar los calzos y apoyos dentro del dique. Todo marchaba por los cauces administrativos «convenientemente», así que, en la tarde del 4 de mayo, el imponente buque alemán entraba en la ría del Ferrol, fondeando mientras se daban los últimos toques a la cama en el dique.

Para sorpresa de los mandos militares, el comandante del *Admiral Scheer*, el capitán Otto Ciliax, lejos de aprovechar la espera para cumplimentar a las autoridades navales ferrolanas y verificar los últimos detalles técnicos con los ingenieros del astillero, pasó la noche en su buque en espera de que el dique quedara dispuesto; cuando se le dio cita a las 8:30 con los remolcadores que le meterían dentro del dique, hizo mutis por el foro hasta el día siguiente. A la hora prevista, el acorazado se puso en marcha y, para sorpresa y estupor de todos (sin esperar por el práctico ni los remolcadores) entró a velocidad temeraria en el arsenal, deteniéndose sólo porque la puerta del dique aún no estaba abierta.

El barco-puerta tardó en abrirla unos veinte minutos, momento en el que el alemán, de nuevo obviando a los remolcadores que le salieron al paso, se precipitó al interior del dique con tanto ímpetu que, al llegar al final, tuvo que dar atrás toda con sus hélices para no estamparse contra el muro de fondo, con gran peligro de descolocar los calzos con los torbellinos creados por las hélices. Hubo que enviar un buzo para comprobar que todo estaba bien; e, inevitablemente, el *valiente* y resuelto comandante teutón quedó citado dos horas después en el despacho del comandante general del Departamento Marítimo del Ferrol, almirante Castro, para el correspondiente «chorreo». Parece que este se produjo «con toda cortesía». El alemán guardó riguroso silencio, y entonces el almirante, conciliador, bajó al dique para interesarse por los daños en las hélices del acorazado.

El problema no tardó en solucionarse, quedando el *Admiral Scheer* listo para volver a flotar. Esta vez Castro, de palabra y por escrito, instruyó minuciosamente al capitán Ciliax sobre cómo salir con práctico a bordo y remolcadores, maniobra nada fácil ya que había que ciar —dar atrás— con un gran buque de casi ciento noventa metros de eslora entre los múltiples fondeos y obstrucciones de la dársena del arsenal. Para su estupefacción, en conciso alemán, Ciliax le contestó que saldría directamente a la mar y que no necesitaba ningún tipo de practicaje ni remolcadores. Aquí parece que el almirante tuvo que ponerse serio, y, aunque no hizo enrojecer al comandante del *Scheer*, este fingió acatar disciplinadamente todas las instrucciones.

Decimos fingió porque, acto seguido, el incorregible marino alemán dio atrás con su buque sin esperar al práctico, maniobró dentro del arsenal sin remolcadores, y salió a la mar desde la ría como alma que lleva el diablo. Lógicamente se pasó informe al Estado Mayor de la Armada, que lo remitió al Cuartel General del mismo Franco, donde, en consideración a la «generosa» ayuda alemana, todo debió quedar en agua de borrajas. El valiente Ciliax dejó el mando del acorazado unos meses después; lejos de acabar mal por su audacia —que podría haberse confundido con la simple chulería o desprecio por sus colegas españoles— en la Segunda Guerra Mundial ascendió a almirante y, en febrero de 1942, conduciría una potente escuadra germana, compuesta por los acorazados *Scharnhorst*, *Gneisenau*, el crucero pesado *Prinz Eugen*, seis destructores y tres torpederos, en una atrevidísima incursión a través del canal de La Mancha —plagado de campos minados— conocida como Operación Cerberus. Aunque ambos acorazados chocaron contra minas (el *Scharnhorst* dos veces, teniendo Ciliax que transbordar al destructor Z-38), todos los buques alemanes navegaron del puerto de Brest al de Hamburgo pasando por las mismas narices de los británicos sin que estos lograran detenerlos. Empresa para la que, hay que reconocerlo, tal vez hiciera falta un temple como el de Otto Ciliax.

CAPITÁN NORMAL, BARCO VULGAR

El comandante objeto de este capítulo se parecía más al sufrido Dudnikov que al prepotente alemán; su nombre era Henrik Kurt Carlsen, danés nacionalizado estadounidense, un marino que, ascendiendo desde abajo, había llegado al cargo de primer oficial con el inicio de la Segunda Guerra Mundial. Pasó, pues, todo el conflicto en el callado pero muy expuesto trabajo de incontables convoyes oceánicos, a los que submarinos, buques de superficie, corsarios disfrazados y aviones alemanes hundieron casi tres mil buques, con un espeluznante saldo en marinos mercantes muertos o desaparecidos. Carlsen sobrevivió a la contienda para alcanzar, al fin, el mando de un buque; casado y con dos hijas, el sueldo le permitió, con los ahorros de guerra, comprarse un pequeño chalet en Woodbridge, New Jersey. Era un tipo todo lo normal que se pudiera desear, tranquilo, sensato y bien templado, de esos que se agradece tener al lado tanto en un puente de mando como en una bullanguera y desnortada reunión de la comunidad de vecinos. Los que navegaron con él le califican de buen capitán, trataba correctamente a la gente y sabía delegar. El típico

marino sin tacha ni relevancia de los que pocos esperarían una *hombrada* como la que iba a llevar a cabo.

Su barco era el *Flying Enterprise* de la naviera danesa-estadounidense Isbrandtsen, antes Cape Kumukaki construido con fondos del War Emergency Program para la US Maritime Commission durante la contienda; en otras palabras, que se trataba de uno de los cinco mil setecientos mercantes aportados por Estados Unidos para compensar todos los que hundieron los alemanes, siendo el marcador a favor del bando aliado uno de los factores que permitieron derrotar a los teutones en la famosa batalla del Atlántico. Cuando se habla del masivo aporte de buques mercantes estadounidenses en el conflicto enseguida se viene a la imaginación el nombre de *Liberty*, modelo de carguero estándar estadounidense del que se construyeron casi treinta millones de toneladas brutas de registro; pero el *Flying Enterprise*, sin dejar de pertenecer a esta familia, era una versión algo más pequeña, del subtipo C1-B, denominación que significaba carguero de menos de quinientos pies de eslora y no más de catorce nudos de velocidad. Tenía cinco bodegas para carga general, dos calderas y dos turbinas a un solo eje, desplazando alrededor de ocho mil toneladas.

Un buque que, por origen y familia, era de lo más vulgar; tanto que es raro que otro barco que navegue o se haya visto metido en un extraño incidente cuente con un número de gemelos o similares tan numerosos. No se trataba, sin embargo, de un barco malo: aunque algunos *Liberty* —en especial del tipo tanque— tuvieron en la posguerra problemas estructurales, fueron en general mercantes hechos para trabajar sin descanso, con el casco completamente soldado y equipamiento y maquinaria simples y robustos. La carencia de castillo de proa les daba una línea armoniosa y anónima, que contribuía aún más a su vulgaridad.



Impresionante foto del mercante *Flying Enterprise* en la posición que quedó tras el corrimiento de la carga. Puede verse a Carlsen asomando de la toldilla, en la aleta de estribor, saludando alegremente.

A fines del año 1951, el *Flying Enterprise* y su capitán se encontraban en el puerto de Hamburgo esperando, sin saberlo, para enfrentarse en el Atlántico Norte a uno de los temporales que marcarían época, hundiendo siete barcos y averiando otros veintidós. Embarcaron, con billete para los Estados Unidos, diez pasajeros, y sólo se cargó mercancía a la mitad, fundamentalmente mil trescientas toneladas de lingotes de hierro, café y sacas de carbón de diferentes tipos. La estiba de tan peculiar cargamento siempre es y ha sido asunto polémico, pero lo cierto es que Carlsen y su primero, responsables de la misma, quedaron al final con un barco a media carga y gran asiento de popa para que sumergiera bien la hélice y fuera lo más dócil posible a la maniobra, estando el hierro repartido entre la bodega 2 (la mayor parte) y la 4, lo que proveía una notable estabilidad transversal; además de generar los correspondientes momentos flectores longitudinales sobre la viga de la quilla tendentes a partir el buque por la mitad si una perversa ola lo suspendía por el centro. Los profesionales, sin embargo, hacen hincapié en la estiba de los lingotes de hierro en la bodega 2, sobre el plan, en pirámide, desaprobándolo por la posibilidad de corrimiento de carga para grandes escoras. Pero se trataba de procedimientos normales en aquellos días y nadie es adivino para saber que se va a ver las caras con uno de los peores temporales de todos los tiempos.

El *Flying Enterprise* zarpó el 21 de diciembre de Hamburgo con destino a Nueva York por la ruta del estrecho de Dover y el canal de La Mancha, donde encontró, como aperitivo, una espesa niebla que obligó a utilizar el flamante aparato de radar durante al menos dos días. Llegado al fin a las amplitudes oceánicas, Carlsen incurrió en el rutinario designio de tomar la ruta norte, que en poco tiempo llevaría su buque a encontrarse con el temporal que haría temblar al mismísimo *Queen Mary*, también en la mar por aquellos días. Soplaron vientos de ochenta nudos que, posteriormente, aumentaron a fuerza doce Beaufort, y Carlsen, prudente, optó el día 26 por ponerse a la capa con poca máquina a rumbo cercano al oeste y viento abierto dos puntos por estribor; de donde deducimos que el temporal procedía directamente del punto al que el *Flying Enterprise* tenía que dirigirse. Siendo esto imposible, parecía sensato esperar a que pasara lo peor. Se encontraba entonces no muy lejos y al oeste del Fastnet, al sur de Irlanda, faro encaramado en su peñasco que, a veces, las olas llegan a cubrir. Esta debía ser una de esas ocasiones.

LOS PROBLEMAS CRECEN

Todo parecía ir bien, aunque algo incómodo, cuando, en la madrugada del 27, el *Flying Enterprise* cabalgó una ola que debió dejarle suspendido a media eslora, quebrantándose el casco con un impresionante crujido que estremeció a todos los marinos, conocedores de su significado: varias grietas aparecieron en los costados, a la altura del puente, mostrando que el barco —probablemente a causa del hierro— iba a convertirse en *Flying* por un lado y *Enterprise* por otro, partiéndose por la mitad, si alguien no hacía algo por evitarlo. Carsten optó por sacar los *tracktels* tendiendo cables sobre cubierta, tensos con gatos, tirando en sentido contrario para evitar que la cubierta se abriera, separándose la proa de la popa. En tan precaria situación, no había otra, el maltrecho mercante tenía que moderar aún más la máquina, lo que abriría el costado a la enorme mar del oeste, con peligro de que una ola más grande que las otras acabara por tumbarlo sobre la mar.

Por desgracia, esto fue lo que sucedió; el *Flying Enterprise* contemporizó todo lo que pudo, pero a la mar, como a la señora, irritada no hay quien le haga frente y el viernes 28, antes de la meridiana, llegó la ola que tanto temían, tumbando el barco más allá de los 60°, escora de la que sólo pudo recuperarse gracias a su «superestabilidad». Para hacernos una idea, un paquebote de pasajeros difícilmente puede permitirse esorar más de 22°, lo que indica el aguante del barco y el poderoso par adrizante de los lingotes en la bodega. Desgraciadamente, la tremenda escora debió desplazar estos de la pirámide en que estaban colocados, manteniendo el mercante al menos 25° de escora a babor a partir de aquel momento. El timón se averió, quedando el *Flying Enterprise* sin gobierno, a la deriva, aunque, abajo, el jefe Brown mantuvo heroicamente la planta propulsora operativa para achicar el agua.

Aquello no podía durar («barco sin timón, segura perdición», reza el refranero) así que Carlsen, poco más de una hora después y con clara composición de lugar, lanzó un *mayday* que fue atendido por al menos cuatro barcos en lugar tan transitado, los cargueros *Arión*, *Southland* y *Westfall Larsen* además del buque militar USS *Greely*. A partir de entonces, todos los esfuerzos fueron para mantener el barco a flote hasta que llegara el rescate; poco después de la medianoche quedó bajo el agua la última bomba de achique, ordenando Carlsen a Brown apagar la caldera y abandonar la sala de máquinas. Inundándose, el *Flying Enterprise* fue dando de banda, y a las seis de la mañana del 29 ya tenía ¡60° de escora a babor! Pero no se hundía y, de hecho, aguantaría a flote ¡doce días más!

Haremos aquí un pequeño inciso para comentar, a los que nunca lo hayan sufrido, lo que significa tratar de vivir con una escora semejante; imagínense que, de pronto, el cómodo salón de su casa gira dejando sólo 30° hasta la horizontal, mandándole a usted, el sofá, el televisor y la abuela contra la pared del fondo. La experiencia más parecida es navegar en un velero de ceñida, con 35° o 40° de escora; todo se cae hacia

sotavento, el interior se transforma en un pozo y, para andar por allí, hay que desarrollar un peculiar sentido funambulista aprendiendo a pisar por las esquinas de los muebles. El magnífico *deck-saloon* con vistas a la mar ha quedado convertido en espacio aéreo por el que un tripulante imprudente puede volar, como halcón beodo, para descalabrarse contra las butacas de sotavento. Comer se reduce al hecho de conseguir aguantar el relleno dentro del bocata mientras te sujetas, pues si se abre una lata todo quedará impregnado del maldito caldo; no hablemos ya del inevitable trago de ir al baño. A la vista de la situación y ya que, al fin y al cabo, se trata de interaccionar con el ambiente exterior, se concluye que más vale la ruta directa que andarse con el trámite cursi y enojoso de emplear el inodoro; las vivencias subsiguientes mejor no describirlas, dejando para el neófito que las saboree como parte del sueño de libertad y hambre por los amplios horizontes que le trajo a enrolarse a bordo.

En un gran mercante, donde los espacios son mucho más grandes, las esquinas muy duras e inclinado por lo menos 20° más, vivir así durante varios días y en pleno temporal debe ser un auténtico suplicio. Para cada desplazamiento hacen falta dotes de alpinista, cuyas argucias —como tender cabos para avanzar, sujetarse con arneses o establecer puntos de anclaje— son ahora de valor infinito. Si dormir, comer o ir al baño es una aventura, no digamos intentar trabajar, hacerse cargo de la radio o tratar de gobernar el buque. Uno tiene la sensación, hasta en sueños, de vivir sobre un desagradable filo, nada metafórico como el del buque a punto de hundirse que era el *Flying Enterprise*, sino canto real, el de la borda, el puente y los infinitos filos que son ahora tu *hábitat*. Allí fue donde habitó, por propia voluntad, el heroico Carlsen durante doce días.

EL FILO DE LA NAVAJA

Pero, antes de emprender su calvario particular, el capitán debía garantizar la seguridad de tripulación y pasaje sacándolos del buque agonizante. Los botes del *Enterprise* no pudieron ponerse en el agua (¡maldita escora!) pero el *Greely* mandó los suyos y comenzó el accidentado transbordo de tripulación y pasajeros. Había que descolgarse desde el puente por una escala de gato y, en pleno temporal, caer sobre el bote que los trasladaba al buque americano, donde eran izados a bordo con la «delicadeza» típica de estos casos. Previendo el asunto, Carlsen ordenó que un

tripulante acompañara a cada pasajero, recibiendo las quejas del que le tocó la gorda, que, remolcada por el agua, llegó sana y salva a su destino. Por desgracia, no todo acabó bien y otro pasajero acabó muriendo en la difícil operación.

Carlsen había reclutado un grupo de voluntarios para un remolcador que esperaba, pero cuando este comunicó la situación de *overbooking* generada por el temporal, ante la estupefacción de todos los rescatadores dijo a los voluntarios que se fueran y se quedó solo a bordo. Requerido por el *Greely*, contestó con la frase que le haría célebre: «Mi deber es con mi barco, estaré en él hasta que me lo pueda llevar o lo verá hundirse». Luego debió acomodarse, resignado como cenobita, en aquel «hogar» disparatado donde había que trepar para llegar al hueco de las puertas y dejarse caer como por un tobogán para avanzar hacia la borda. Así aguantó cinco días, en los que su buque fue derivando a capricho del temporal unas doscientas cincuenta millas, hacia el golfo de Vizcaya, aproximándose a las costas francesas.



En la escolta del agónico *Flying Enterprise* estuvo el destructor tipo Sommers de Estados Unidos, *John D. Weeks*; estos escoltas obraron como auténticos «corresponsales» de la singular hazaña del capitán Carlsen.

En principio, habiendo desastres mayores, ni los remolcadores ni la prensa le hicieron mucho caso; pero luego, conforme el temporal fue amainando, empezó a polarizar interés, primero, de los buques militares y, después, de la prensa amarilla británica, para terminar, al fin, siendo atendido por el atareado gremio de los remolcadores, enviándosele desde Falmouth el *Turmoil* del veterano capitán Parker además del *Abeille 25* francés. Pero el primero en llegar a la escolta sería el destructor americano USS *John Weeks*, que, simpatizando con la estoica actitud de

Carlsen, recibió la misma contestación negativa que el *Greely* a una nueva propuesta de abandono. Entonces Thompson, comandante del *Weeks* y pronto convertido en auténtico corresponsal extraoficial del insólito evento naval, decidió jugarse unos cables y algún candelero arrimando su bonito barco al moribundo y acostado mercante para pasarle a Carlsen algo de comer caliente y unas revistas. Los que hemos tenido que preparar, durante una larga noche, un transbordo de provisiones en alta mar de un buque a otro navegando, nos preguntamos acerca de los detalles de este aprovisionamiento, pero a la crónica de mediados del siglo xx no le parecen de importancia suficiente como para contarlos.

Al fin, la noche del 3 de enero de 1952, el *Turmoil*, gracias a las indicaciones del *Weeks*, logró llegar al rescate, encontrando al *Flying Enterprise* tumbado casi 65° y con su «inquilino» a bordo sobre el doble filo de la navaja, puesto que podía volcar y hundirse en cualquier momento. Parker, tras maldecir el marrón que le había caído encima, decidió con buen criterio esperar al día siguiente. El 4 empezó la extenuante y peligrosa faena, para Carlsen, de tratar de hacer firme el remolque que le pasaba el remolcador; lo que, tras múltiples intentos, pronto se vio que sólo como Robinsón Crusoe no conseguiría. De forma inevitable, cuando el *Turmoil* se acercaba a la popa del mercante, el primer oficial del remolcador, Kenneth Dancy, daba instrucciones y se desesperaba viendo cómo Carlsen no podía materializarlo, así que, en generoso y espontáneo impulso, saltó sin pensarlo mucho al *Flying Enterprise* como Alvarado la Noche Triste, bendiciendo de este modo la fortuna a Carlsen, si no con un rescate, al menos con el alivio de la compañía de un Viernes de piel blanca.

La escueta pero rehecha tripulación del mercante logró al fin hacer firme el remolque el día 5 de enero, y empezó el complicado remolque a la prudente velocidad de tres nudos. Otro destructor, el USS *Wylard Keith*, llegó al relevo del *Weeks*, encontrándose su comandante que si su antecesor Thompson tuvo que estar pendiente de la extravagante odisea de un capitán cumplidor, ahora él tenía dos hombres en peligro a bordo del *Flying Enterprise* de los que preocuparse. El remolque, rumbo a los accesos occidentales y la costa inglesa, progresaba con mucha dificultad, pero lo que iba viento en popa era el aparato mediático desplegado en torno a los dos «héroes del Atlántico», formulándose apuestas acerca de si el barco lograría llegar a puerto y cómo; mientras el mercante en trance de irse a pique iba aproximándose a las isla Scilly, una auténtica flotilla de embarcaciones alquiladas por periodistas y fotógrafos fue congregándose en el puertecito de Falmouth.



Los héroes improvisados y geniales del *Flying Enterprise*, centro y derecha, Kenneth Dancy y Henrik Carlsen. Este no quiso abandonar su barco y aquel le acompañó.

Pero la realidad a bordo del *Flying Enterprise* obligaba a dejar en segundo plano este tipo de frivolidades; el *Turmoil* remolcaba el casco acostado sobre su costado de babor, como una inmensa ballena, con gran dificultad, dando grandes bandazos que ponían en peligro el cable de remolque. Afortunadamente, la meteorología empezó a cooperar, y sucedió algo nunca visto, como es que la escora se redujo espontáneamente de 60 a 50°; a estas alturas, la pirámide de estiba de la bodega 2 debía parecerse más a un deteriorado zigurat sumerio, pero, aun así, era capaz de proveer al maltratado casco de una «estabilidad escorada» formidable.

Cuando ya parecía que se lograría salvar el barco, en los accesos occidentales del canal de La Mancha, un nuevo temporal del oeste, el día 8 de enero, puso las cosas en su lugar, haciendo inútiles los inagotables esfuerzos del *Turmoil*, Carlsen y Dancy en la singular epopeya. Tras dos noches dando bandazos, al amanecer del 10 el barco aparecía con tan mal aspecto, tumbado por completo, que el comandante del USS *Wylard Keith* dijo que ya estaba bien y ordenó a los dos bizarros tripulantes evacuarlo. Apenas a cuarenta millas de Falmouth, una pléyade de embarcaciones lo había alcanzado ya, y los disparadores de las cámaras arderían con los disparos. Por fin, antes de las tres y media de la tarde, Carlsen y Dancy anduvieron por la chimenea y se tiraron al agua para que el *Turmoil* los recogiera; justo a tiempo, porque el *Flying Enterprise*, resistiéndose a morir, tardó poco más de media hora en hundirse de popa, tras haber protagonizado uno de los sucesos navales más extraños de todos los tiempos.

EPÍLOGO CONSPIRANOICO

Carlsen pasaba así, sin transición alguna, de un agudo y estrambótico mundo de lado a otro no menos incierto y letal como es el de la prensa y la fama. El modesto capitán dio una rueda de prensa ante cientos de reporteros y rechazó una exclusiva que podría haberle hecho millonario. Luego regresó a casa, en los Estados Unidos, donde el presidente Truman le otorgó dos medallas, paseándolo en varios desfiles. Le pusieron su nombre a una cerveza y la naviera le otorgó el mando del flamante *Flying Enterprise II*, manteniéndose en activo hasta que se jubiló en 1976, sin volver a dar la nota nunca más.

Seguramente no tuvo que gustarle mucho saber que, de 1953 a 1960, el viejo *Flying Enterprise*, en su tumba a poco más de ochenta metros de profundidad, había recibido la visita de la empresa italiana de trabajos subacuáticos Sorima, que hizo diversas extracciones. Como no se hizo público, la prensa conjeturó que el buque, entre su carga variopinta, podía haber llevado un lote de zirconio para las barras de combustible del reactor nuclear del primer submarino atómico, el SSN 571 *Nautilus*, que se construiría al año siguiente en Groton (Connecticut), terminándose en 1955, justificándose la demora por el hundimiento y pérdida de esta carga con el mercante. Más delirante fue decir que, con el buque, se fueron al fondo piezas de bombas de patente alemana V-2. En realidad, lo que pasaba era que en el interior quedaron varias sacas con miles de dólares, y algunas libras esterlinas, por cuenta de los correos suizos, de los cuales se recuperó una parte. El capitán Carlsen nunca supo que había transportado carga semejante, pero el hecho contribuía a hacer aún más peculiar su historia e incluso, para los malpensados, le daba una justificación. Nada más injusto; en el caso del *Flying Enterprise*, lo conspirativo y sospechoso no hizo más que camuflar lo que no debió ser sino exceso de celo profesional; aunque el único capaz y autorizado para resolver este último misterio, contestando a la pregunta, sólo pueda ser el propio capitán Carlsen.

Capítulo 10

El número de la mala suerte

Los treinta años de misterio del submarino israelí TZ-77 *Dakar*

SEIS DÍAS DE GUERRA Y SUS CONSECUENCIAS

A primeros de junio de 1967, Israel, completamente sola y carente del apoyo de las grandes potencias —Estados Unidos, Inglaterra y Francia— se vio enfrentada a un gigantesco conglomerado de países árabes en cuya vanguardia aparecían Egipto, Siria y Jordania, pero en el que también estaban Irak, Kuwait y Argelia, apoyados por la sombra intimidante de la Unión Soviética y capaces entre todos de reunir contra el estado hebreo setecientos modernos aviones de combate, unos dos mil tanques y doscientos cincuenta mil soldados. Llevado de esta completa y aparente superioridad, el presidente egipcio Nasser —a finales de mayo— anunciaba su propósito de bloquear el estrecho de Tirán, que da acceso al golfo de Aqaba o de Eilat, estratégica salida al mar Rojo de Israel, tras haberse apoderado sus fuerzas de Sharm el-Sheij. Y si los judíos trataban de impedirlo, según sus propias palabras, *Ahlan Wasahalan*, es decir, «bienvenidos, os esperamos».

Los hebreos no se hicieron de rogar, y, acudiendo a la cita, en tan sólo seis días (del 5 al 10 de junio) destruyeron unos cuatrocientos aviones árabes, sesenta de ellos en el aire, causando a los ejércitos árabes quince mil bajas entre muertos y heridos y capturando seis mil prisioneros a un coste de 777 muertos y 2.586 heridos. Fue la deslumbrante guerra de los Seis Días, en la que Israel desbarató por completo la coalición árabe infligiéndole una completa derrota. Se trató de una fulgurante campaña aérea y terrestre —a través de la Península del Sinaí— en la que la intervención naval no fue relevante. Pero ya las simples cifras de fallecidos israelíes

(777) mostraron bien a las claras que este no era número afortunado para ellos.

El componente naval de esta guerra, dada la escasa entidad de la Marina israelí, no resultó de importancia, pero existió. Junto con las masivas incursiones aéreas en los aeródromos sirios y egipcios, dos buques israelitas, el destructor *Yaffo* y el submarino TZ-74 *Tanin* encabezaron sendos ataques, la madrugada del 5 de junio, contra los puertos egipcios de Port Said y Alejandría, respectivamente. Ambas eran antiguas unidades británicas, el primero un clase Z cedido en 1955, y el *Tanin* el sumergible clase S de posguerra *Springuer*, de apenas mil toneladas en inmersión, que sería dado de baja poco después. En Port Said, aunque se consiguió forzar el puerto, no se encontró unidad enemiga alguna; una lancha torpedera israelí que escoltaba al *Yaffo* destruyó una lancha misilera egipcia del tipo soviético *Komar*, armada con dos misiles *Styx*, que patrullaba en el exterior. Por su parte, en Alejandría los incursores encontraron los buques egipcios bien protegidos, pero lograron minar dos misileras tipo *Osa* y un dragaminas, siendo varios de ellos capturados.

La necesidad de estos medios navales, especialmente los submarinos (para infiltración o ataque), volvió a evidenciarse tras la guerra de los Seis Días, durante el llamado período de la Resolución 242 de la ONU, o también la Guerra de Desgaste, cuando, el 21 de octubre, el destructor israelí *Eilat* fue hundido por un misil de una lancha egipcia, falleciendo la cuarta parte de los doscientos componentes de su dotación. Se sabía que los egipcios estaban recomponiendo sus maltrechas fuerzas aéreas con aviones *Mig-21*, incorporando modernas misileras del tipo *Komar* y sustituyendo con nuevos sumergibles construidos en la Unión Soviética los antiguos e inoperativos. Israel decidió también sustituir, en 1968, sus dos viejos submarinos TZ-74 *Tanin* y TZ-73 *Turpin* por tres más modernos y mayores, construidos cinco años atrás en Gran Bretaña, de la denominada clase Gall: los *Turpin*, *Truncheon* y *Totem*, de casi mil seiscientas toneladas de desplazamiento en inmersión y armados con diez tubos lanzatorpedos.



El submarino israelí *Dakar*, exbritánico *Totem*, protagonista con su desaparición del más grande misterio de la novel Marina israelita.

Si algo característico tenían estos submarinos es que, como muchos soviéticos, y también americanos y de otras nacionalidades en esta época, derivaban del que se consideraba el mejor submarino de la posguerra, el Tipo XXI del profesor Walter incautado a la Marina alemana al final de la Segunda Guerra Mundial, que se consideraba el único submarino de mediados del siglo xx capaz de hacer frente a la cada vez más apabullante amenaza aeronaval. Para ello contaba con dos motores diésel de patente MAN con turbocompresor y otros dos motores eléctricos derivados del Siemens SSW de dos mil quinientos caballos de potencia, capaces de propulsar al sumergible a dieciocho nudos en superficie, 10,4 en cota *snorkel* con los diésel y 6,1 nudos en navegación silenciosa con los motores eléctricos. Equipados, en efecto, con el genial *snorkel*, ese aparatito idéntico al que llevan los bañistas cuando quieren bucear en la playa y que sirve para que los motores puedan tomar aire navegando el submarino en inmersión, dejando una mínima firma para el radar (lo que no los obligaba a emerger continuamente, Talón de Aquiles que los aviones aliados aprovechaban para detectarlos y destruirlos), estos submarinos podían alcanzar más de ciento cincuenta metros de profundidad operativa, cuando los que combatieron en la guerra tenían su límite alrededor de los cien.

En resumidas cuentas, se trataba de incorporar a la Marina israelí todos los avances conseguidos por la ciencia y la técnica de los que fueran sus ejecutores y enemigos a muerte, los perversos nazis, para aprovecharla en beneficio propio contra el actual y masivo enemigo árabe. Pero, de alguna extraña manera —el destino es caprichoso— esto se reveló una mala idea. De hecho, fue como si los fantasmas de los antiguos antisemitas fueran capaces de arrastrar una maldición a los nuevos sumergibles hebreos, que se rebautizaron (respectivamente) TZ-75 *Leviathan*, TZ-76 *Dolphin* y TZ-77 *Dakar*. Sin duda alguna, nadie tampoco se dio cuenta de que el número de este último, setenta y siete, coincidía con los metros de su eslora (77 metros) y que este era también número asimilable al de muertos del bando judío en la guerra de los Seis Días (777). Lejos de ser número afortunado, como suele pensarse, el 77 se mostró para el *Dakar* como auténtico y negro estigma de mala suerte.

RUMBO A CASA

Con una dotación de sesenta y nueve hombres en total —doce oficiales y cincuenta y siete marineros—, el *Dakar* zarpó de Portsmouth —donde fue modernizado— el 9 de enero de 1968, con rumbo al Mediterráneo y destino final el puerto militar hebreo de Haifa, en la costa del Mediterráneo oriental. El comandante era Yacob Raanán y su primero, Abraham Barkai; la orden de operaciones rezaba: «Viaje de entrenamiento, prueba de la nave y tripulación, entrenamiento para ataques de profundidad y misiones especiales, además de maniobras evasivas en caso de ataques por unidades enemigas de superficie, aéreas o sumergidas».

Se trataba, pues, de aprovechar el traslado del buque a su base operativa para familiarizar a la tripulación con él realizando todo tipo de maniobras, infiltraciones, evasión de barcos o aeronaves y pruebas de profundidad; pero, sobre todo, aunque no se diga, en un viaje tan largo resulta inevitable la planificación de la travesía a velocidad de crucero, evaluando las distintas posibilidades —superficie, inmersión— y, sobre todo, procurando navegar el máximo tiempo posible con *snorkel*, que facilitaría una buena velocidad y singladuras consistentes mientras se recargaban las ciento cuarenta unidades de baterías para el correcto funcionamiento de los motores eléctricos. La velocidad operativa de esta guisa quedó establecida en ocho nudos, lejos de los diez del Tipo XXI, recorriendo el submarino cada día unas ciento noventa millas.



El *Dakar* zarpando de Portsmouth en enero de 1968 rumbo a la patria al mando del capitán Raanán.

De forma ciertamente enigmática y misteriosa, antes de dejar la costas de Inglaterra, embarcaron en el *Dakar* tres individuos en plena noche, con atuendo oscuro de camuflaje y cargando voluminoso equipaje. Quedaron aislados a bordo en su correspondiente camarote. ¿Espías del Imperio británico? ¿Ladrones de secretos industriales? ¿Contrabandistas a sueldo de la Marina israelí? ¿O puede que todo a la

vez? No lo sabemos, y este misterio quedará para siempre. Entretanto, el sumergible emprendía su rutinaria navegación con rumbo sur en las frías condiciones invernales, comunicando, diaria y rutinariamente, un mensaje codificado al mando en Haifa informando de la hora, procedencia, posición y distancia a destino, aparte de posibles novedades si las hubiere, como posibles contactos navales o aéreos, ya fueran amistosos u hostiles (no olvidemos la situación vigente de Guerra de Desgaste).

El 15 de enero llegó el sumergible hebreo a Gibraltar, lo que nos permite conocer la circunstancia de los tres individuos a bordo ajenos a la dotación. Se preparó entonces para el segundo tramo de la travesía, una extensa navegación del mar Mediterráneo de oeste a este, cruzando el canal de Sicilia y pasando muy cerca de Malta, que podía ejercer como puerto de recalada en caso de necesidad; a partir de allí, conforme se verificaba el avance hacia el este, aumentaba el riesgo de la proximidad de la costa egipcia, por lo que tendría que optar por una derrota muy ceñida a la costa de Creta a partir de los 22° de longitud este. Llegados a este punto, con la carta en la mano, no era ningún disparate —si se quería eludir a los egipcios— entrar abiertamente en el mar Egeo por el canal de Cerigo y salir por el de Kasos, pasando así por el norte de la isla del Minotauro, para luego, navegando por paralelo, arrumbar directamente a Chipre y, de allí, metiendo la caña a estribor, una rápida cuchillada final le habría llevado a recalar finalmente en Haifa.

Era una navegación larga, prudente y segura, especialmente con un submarino en pruebas y que llevaba a cuestas una agotadora travesía de diez días sumergido casi todo el tiempo. Esto fue lo que hizo el *Dakar*; lo sabemos porque, el 25 de enero, encontrándose a unas trescientas treinta millas de destino —es decir, apenas dos días antes de llegar a casa— emitió el habitual mensaje de «sin novedad», dando una posición (36,25° N, 26,55° E) que le sitúa al este de Creta, aun dentro del ámbito del Egeo, navegando a doce nudos, seguramente en superficie, rumbo a Chipre. A partir de este momento, se pierde todo rastro del submarino *Dakar*. El 26 de enero, al no recibirse mensajes, se inicia la búsqueda, no sólo con barcos y aviones israelíes, sino también de Grecia, Turquía, Gran Bretaña y Estados Unidos, sin encontrar rastro alguno. Al día siguiente, una estación de Nicosia, en Chipre, informó haber recibido una señal de SOS en la frecuencia de la boya de emergencia del sumergible, que se zafa del buque en caso de accidente como las modernas balizas; esta boya, con sesenta y cinco metros de cable, aparecerá en una playa de Gaza un año después. El 6 de marzo el general Moshe Dayan, héroe de la guerra de los Seis Días, confirmó la pérdida del TZ-77 con toda su dotación.

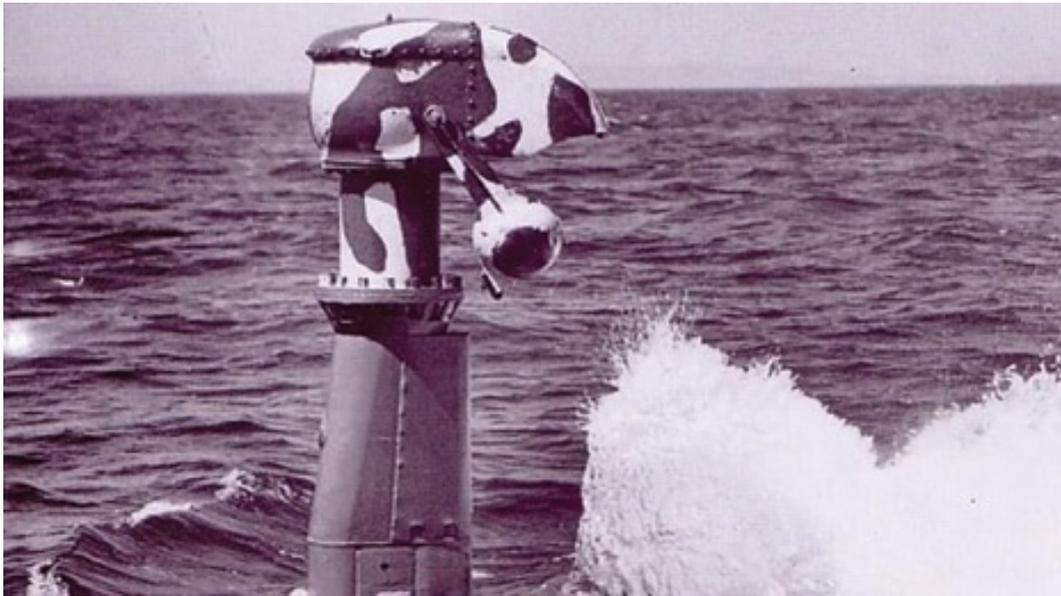


Tres submarinos alemanes del Tipo XXI, de los que derivaron todos los submarinos de Tercera Generación de posguerra, incluidos rusos, británicos y estadounidenses.

En el libro de Netanel Lorch sobre las guerras de Israel, titulado *One Long War*, (1976) se dice: «En febrero, el submarino israelí *Dakar* se perdió en ruta cuando navegaba entre Portsmouth y Haifa. Hasta hoy, nadie sabe dónde y cómo se perdió. Los sesenta y nueve hombres de su tripulación carecen de tumba». El misterio del submarino israelita estaba servido.

MALA SUERTE REITERADA

Durante treinta años, el gobierno de Israel se ocupó de la búsqueda del *Dakar* sin obtener una sola pista sobre el sumergible desaparecido. Resulta no obstante singular que, habiéndose perdido en este mismo 1968 otro submarino, esta vez estadounidense, el *Scorpion* —atómico y en aguas del Atlántico— con noventa y nueve tripulantes a bordo, y siendo hallado (cuatro meses después y a 3.350 metros de profundidad) por el buque rastreador de la US Navy AGOR-11 *Mizar*, no solicitara el gobierno de Israel el empleo de estos medios para la búsqueda del *Dakar*. Desde luego, fue un primer factor de mala suerte, porque Michel Barkai, enfermo de cáncer y muy apenado por la muerte de su hermano Abraham, se suicidó tras enterarse del siniestro.



Snorkel de submarino en inmersión funcionando. El ingenio permite a los motores diésel recargar las baterías sin que al submarino le sea preciso emerger.

Bastantes años después, cuando se accedió a los registros de los submarinos del Tercer Reich que operaron desde bases en la península del aliado del Eje, Italia, se descubrió que el submarino minador UC-175, basado en Bríndisi y al mando del capitán de corbeta Breizen, en la madrugada del 8 de diciembre de 1943 fondeó un campo de treinta y ocho minas magnéticas a diez metros de profundidad en posición (36,45° N, 26,15° E), en 3.402 metros de profundidad, dejando constancia en el cuaderno de bitácora. La posición coincidía de forma tan nefasta y precisa con la última proporcionada por el *Dakar*, que muchos creyeron haber encontrado al fin explicación al misterio: tratando de hacer una ruta prudente e insospechada para los egipcios, el comandante Raanán se había metido, sin saberlo, en la boca del lobo. Era, no obstante, sólo una pista. Mientras no se encontrara el submarino no habría prueba definitiva.



Mina de profundidad lista para ser fondeada. Miles de minas quedan a la deriva en aguas someras tras los períodos de guerra, debiendo ser destruidas si son localizadas.

Por fin, el 28 de mayo de 1999, empleando la misma tecnología de sonares de gran definición y robots submarinos que encontró el pecio del *Titanic*, el buque *Stella Maris*, al mando del capitán Bill McGregor, localizó el casco, roto e implosionado, del desgraciado submarino. Estaba roto en tres pedazos (igual que el *Scorpion*) a casi tres mil metros de profundidad; pero, a pesar de todo, se pudo rescatar un pedazo de su vela (donde estaba instalado el *snorkel*) para tratar de componer una investigación; mientras, entre los familiares y medios de comunicación israelitas se desataba un amargo debate, decidiendo finalmente el gobierno hebreo dejar el buque donde estaba, por los costos que conllevaría su rescate.

No obstante, se encontraron elementos de juicio que permitían formular hipótesis razonables; se descubrió que la bola del *snorkel* no había podido cerrar bien a causa de los cables de la luz de posición del submarino, que se habían salido de su clema, entorpeciendo la toma de aire de los motores del *Dakar*. Este descubrimiento ha permitido conjeturar la siguiente reconstrucción: navegando a cota *snorkel*, y con la batería muy baja por haber usado a pleno rendimiento los motores eléctricos en inmersión, el *Dakar* se introdujo inadvertidamente, la noche del 25 de enero de 1968, en el pequeño campo de minas tendido veinticinco años atrás por el UC-175. La espantosa mala suerte que ya tejía redes en su entorno quiso que chocara contra una de las minas en el momento en que navegaba con las baterías muy bajas, los cables

metidos inadvertidamente en el *snorkel* y una ligera flotabilidad negativa que nunca se acabó de contrarrestar.

La explosión de la mina pudo haberlo destruido sin más, provocando su hundimiento. Pero se encontró en el casco un agujero de 0,8 por 0,6 metros, avería muy grave pero que le hubiera permitido sobrevivir; lo hubiera hecho si la dotación del submarino, sumergiéndose por el agua que entraba a bordo (inundando todo el compartimento delantero) hubiera aislado este compartimento y, habiendo cerrado correctamente el *snorkel*, hubieran sacado el *Dakar* a superficie largando la rápida con aire comprimido —tanque de emergencia— y a base de motores eléctricos, con los planos puestos a subir. Pero el *snorkel* no cerró, creándose una vía de agua e inundación suplementaria que inutilizó los motores diésel en el peor momento. Sin haber podido recargar las baterías, no hubo energía en el *Dakar* para forzarlo a subir; mucho menos cuando el tremendo lastre de la proa inundada lo obligaba a hociocar continuamente, induciendo un descenso imparable que ya nunca se llegaría a corregir. El submarino israelí, transgrediendo la cota de su profundidad límite, se hundió en el frío bentos mientras una presión asfixiante, como una mano ciclópea, lo aplastaba y hacía implosionar con toda su gente en el interior.

¿Un tremendo caso de mala suerte? No puede haber duda, si esta hipótesis es cierta. Meterse en un campo de minas insospechado con las baterías casi a cero y unos cables dispuestos a obstruir el tubo por el que respiran los motores es una acumulación de factores negativos al que difícilmente se puede sobrevivir. Y es que este caso, en efecto, como los accidentes aéreos, pudo tener más de una causa para que se produjera el fatal desenlace. ¿Quedan todavía misterios en el *Dakar*? Probablemente, como enterarnos de quiénes eran los tres individuos que embarcaron en la costa sur de Inglaterra de forma subrepticia. Pero, por encima de todo —y la posible influencia negativa del número 7— de lo que se puede estar seguro es que, al contrario de lo dicho por Netanel Lorch, los tripulantes de este desgraciado sumergible tienen una tumba, compartida con miles de marinos de todos los tiempos: el fondo del mar.

Capítulo 11

Fenómeno UFO

Enigmático avistamiento de un ovni por un buque de la Armada (1976)

BARCOS PARA TODO

En las Armadas, tal vez como en la vida misma, hay quien es más importante y quien lo es menos. Los primeros, más visibles —al fin y al cabo grandes estrellas del *show-business*— son las grandes unidades, buques insignia o más significativos, que, aparte de intervenir en vistosas maniobras, integrarse en fuerzas multinacionales, ejercer ese difuso concepto llamado «disuasión» y ser parte importante de los presupuestos, entran también a formar parte del mundo de los medios como embajadores de lo que la construcción naval de un país puede hacer, y, por lo tanto, es capaz de vender a sus clientes. Son, pues, unidades clave y principales en muchos aspectos estratégicos, militares, políticos y comerciales, además de espectaculares atracciones para la prensa, cámaras de televisión y los visitantes los días de «puertas abiertas».

Existen otros, sin embargo, más modestos, con vocación diferente: los «barcos para todo» de cualquier marina que se precie, es decir, aquellos que bajo un concepto nunca bien definido de «unidades de escolta», «patrulleros» o «corbetas» vienen a responder de forma más clara y directa a la verdadera función del barco militar moderno, es decir, defender los intereses marítimos de la nación al coste más bajo posible, ya sea en tiempo de guerra o, especialmente, de paz. Los «barcos para todo» no siempre nacen como tales, pero su función, una vez encuadrados por el mando para estas misiones, es siempre la misma: patrullar las aguas de interés previniendo el

contrabando y la delincuencia, defender líneas del tráfico y pesquerías propias y controlar —hostilizando en caso necesario— la navegación comercial y los pesqueros o buques intrusos que se detecten en zonas sensibles bajo su responsabilidad.

También deben ser capaces de hacer frente a amenazas más serias, como el control antisubmarino —ya en desuso—, el tráfico de drogas o personas, o la mucho más reciente y «asimétrica» representada por la piratería a todos los niveles. Estos integrantes de la flota salen poco en los medios de comunicación, y, si lo hacen, para nada bueno; pero lo cierto es que llevan sobre sus bregadas espaldas gran parte del peso específico que la institución a la que pertenecen debe soportar de forma callada y anónima, haciendo bueno el dicho de que el buen trabajo es el hecho día a día con la máxima aplicación. En suma, son los auténticos «currantes» de la flota.

La Armada Española ha tenido muchos «barcos para todo»; en realidad, dada la amplitud de la tarea a realizar con tanto litoral y aguas de influencia, a veces la penuria ha sido tan grande que unidades con funciones completamente diferentes como destructores o remolcadores terminaron su vida militar ejerciendo como tales. En esta ocasión nos referiremos a una entrañable serie de corbetas, las F-60 *Descubierta* de los años cincuenta del siglo pasado, predecesoras de las perdurables F-30 del mismo nombre, y también, cómo no, antecedentes de los nuevos y flamantes Buques de Acción Marítima (BAM) contemporáneos, que, lógicamente, han de terminar —y bueno será que así sea— ejerciendo como «barcos para todo» que más juego (y jugo) den a la flota. Resulta así casi un privilegio que, en el duro y rutinario quehacer diario, sean precisamente ellos, que están siempre en la mar, los protagonistas de hechos extraños y singulares.

¿CORBETA O PATRULLERO?

Pero vayamos por orden. La historia de estos buques cuya ancla pocas veces se pudre en el fango, y de estachas de amarre siempre prontas a largarse, empieza en la posguerra mundial, cuando la Bazán se hallaba inmersa en la construcción de dos series poco afortunadas de destructores, los grandes Oquendo y los menores Audaz (los célebres *biscúters*), además de los versátiles cañoneros clase Pizarro, serie con menos pretensiones pero muy útil en la práctica: «buques para todo». Surgió en ese momento la idea de un buque relativamente pequeño y de bajo coste para patrulla y estacionamiento colonial, que la Armada quería utilizar como banco de pruebas para

la propulsión «todo diésel». El llamado Proyecto 39 se ensayó en el canal de Pruebas de El Pardo, evolucionando luego al 47-B, que, al final, aprobó el Consejo de Ministros correspondiente para dar orden de construcción de seis unidades en total, cuatro en la flamante factoría Bazán de Cartagena y dos en el arsenal de La Carraca, Cádiz.

Los buques cabeza de serie llevaron los nombres de las legendarias corbetas de la última misión ilustrada, la expedición Malaspina, *Descubierta* y *Atrevida*. Los siguientes, de glorioso navío y fragata del siglo XVIII —*Princesa* y *Diana*—, el clíper vueltamundista de don Fernando Villaamil —*Nautilus*— o la urbe en cuyo solar de astilleros del Nervión hoy se alza el Guggenheim —*Villa de Bilbao*—, de primera denominación *Favorita*. Entrado el medio siglo, los cascos de las seis unidades se alzaban ya en gradas a la espera de los motores diésel de tres mil caballos que habían de propulsarlas, dos por unidad, y que fueron introducidos a bordo al viejo estilo, es decir, abriendo un hueco en las cubiertas a base de soplete.

Salvo en el caso del cabeza de serie, las otras cinco unidades se vieron literalmente «arrolladas» por el desembarco de la Ayuda Americana en nuestras construcciones navales, que modificaría sobre la marcha su proyecto mejorando sustancialmente tanto el armamento como los equipos de detección y combate, poniéndolas en consonancia con las doctrinas de la última guerra, aunque la plataforma y maquinaria permanecieran de origen.



Corbeta P-61 *Atrevida*, un buque sencillo y práctico dedicado a la patrulla, protagonista del avistamiento de un ovni en Canarias.

Mientras estas revolucionarias innovaciones se aplicaban en sus hermanas, la *Descubierta*, un barco con poca suerte, se incorporaba al servicio con no mucho más armamento del que lleva un moderno carro de combate. Su construcción había

padecido acopios de planchas de acero de baja calidad (con impurezas) procedentes de los Altos Hornos de Vizcaya, que las tornaban quebradizas a la soldadura. Como resume Nicholas Monsarrat en su novela *Mar cruel*: «Constituía el prototipo de una clase de barcos que, en el futuro, tendrían que construirse con rapidez y a precio barato para hacer frente a la demanda apremiante de escoltas». Con más de setenta y cinco metros de eslora, novecientas quince toneladas de desplazamiento y una velocidad máxima de dieciocho nudos, su aspecto, de alteroso castillo de proa y sin la clásica chimenea —los motores exhaustaban por escapes en la línea de flotación— las hacía parecer estilizadas y modernas, aunque las redondeadas popas siempre acabarían por delatar su verdadera edad. Con un centenar largo de tripulantes, la *Descubierta* marchó al conflicto de Sidi Ifni, pequeña región marroquí al sur de Agadir bajo control español que el entonces príncipe Muley-Hassan (luego Hasán II) eligió como campo de pruebas de su posterior y muy celebrada política expansionista del «Gran Marruecos» por cualquier medio, Marcha Verde incluida.

Para Sidi-Ifni, Muley-Hassan entregó a un tal Ben Hamú cinco mil guerrilleros que no debían ser muy allá, pues no pudieron con dos mil españoles equipados con fusiles *Mauser* y alpargatas. En realidad, el general Franco ya había decidido entregar el enclave a Marruecos, pero las urgencias de Hassan produjeron varios centenares de muertos por bando, provocando la intervención de la Armada, cuyo episodio más célebre fue la incursión intimidatoria del crucero *Canarias* en el puerto de Agadir; mensaje que el rey Mohamed V captó, refrenando por el momento las ambiciones de su hijo. La *Descubierta* quedó incorporada a las acciones poco espectaculares de cada día, destacando en el desembarco de un comando en cabo Bojador para reponer la luz del faro, arrasado por los pupilos de Ben Hamú. Luego intervino en la recuperación del remolcador RA-1, que sufrió un muerto y ocho heridos en El Aaiún. Fogueada de este modo, la bizarra *Descubierta* marchó entonces a Canarias y al destacamento de Guinea, en el que transcurriría toda su existencia; cuando regresó a Cádiz, a inicios de los setenta, lo hizo en tan mal estado que fue desguazada; su final coincidió con el de una de sus hermanas, la *Diana*, gravemente averiada por embarrancada en el placer de Rota.

Quedaban así cuatro iguales y homogéneas cuyas vidas se prolongaron casi hasta fin de siglo: *Atrevida*, *Princesa*, *Nautilus* y *Villa de Bilbao*. La traducción de la Ayuda Americana para estos buques los transformó en pequeñas pero potentes unidades antisubmarinas, armadas con un cañón de grueso calibre y varios antiaéreos, además de cargas de profundidad en varaderos popeles y morteros lanzacargas. Dotadas de radar y sonar en un domo adosado al casco, todo este completo equipamiento les permitiría tomar parte en numerosas maniobras y despliegues durante la década de los sesenta y los setenta, mientras otros similares como los *Audaz* marchaban al dique de desguace por fracaso de sus plantas motrices. Escoltaron varias veces, en revistas navales como la de Almería, al portaaviones *Dédalo*, buque insignia de la Armada, tal vez en el momento álgido de su carrera.

DESTINO: EL BANCO

El futuro tenía para ellas, sin embargo, otro destino aguardando: el banco Canario-Sahariano. Consumada la Marcha Verde y la evacuación española del Sahara en la célebre Operación Golondrina de febrero de 1976, la desordenada ingestión de tan amplio territorio por Marruecos produjo tragedias como la de la República Saharaui Unida, cuyo Frente Polisario hostil al invasor alauí se dedicaba a ametrallar pesqueros indiscriminadamente en la mar. Para proteger a los pescadores, el gobierno socialista español remitió al área a las cuatro corbetas en relevos por parejas: la *Atrevida* con la *Villa* y la *Princesa* con la *Nautilus*, con base en el arsenal de las Palmas de Gran Canaria.

Se habían registrado una treintena de ataques a pesqueros, la mitad de ellos españoles, tres a buques mercantes e incluso al patrullero *Tagomago*, al que produjo un muerto un francotirador terrestre. En las navidades de 1984, la *Villa de Bilbao* acudía en auxilio de un pesquero coreano atacado con granadas de mano desde embarcaciones neumáticas, que tuvieron que ser ahuyentados con fuego de ametralladora; se socorrió entonces al pesquero incendiado, evacuando a los heridos y remolcándolo a la antigua Villa Cisneros. En mayo del año siguiente, de nuevo la *Villa* tuvo que socorrer a un pesquero, el español *Junquito*, que en septiembre sufrió un muerto al ser también atacado. Por último, en junio del mismo año, la *Atrevida*, que quedaba como cabeza de serie, fue testigo y protagonista de uno de los más extraños sucesos vividos por buque de patrulla alguno.

Por esta época, las corbetas, rebasada la treintena, deberían haber sido ya retiradas, pero la carencia de patrulleros de altura en las Fuerzas de Vigilancia Marítima (FUVIMAR) y la implantación de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) obligó a la prolongación de su vida activa dada la fiabilidad de las plantas propulsoras. Tras un somero repaso, las corbetas, convertidas en patrulleros de altura, PA, se multiplicaban en misiones de «barcos para todo», a la espera de la incorporación de los nuevos cuatro patrulleros tipo *Serviola* que recibirían el núcleo de las tripulaciones de las vetustas corbetas tipo *Descubierta*. Consta incluso la fotografía del veterano *Princesa* ejerciendo como buque-comité en una regata Vuelta a España-Bitácora. Para la década de los noventa, estas ilustres y bregadas unidades marcharon al dique de desguace.



Patrullero *Tagomago*, tiroteado en el banco Canario-Sahariano por elementos incontrolados. En su apoyo actuaban corbetas como la *Atrevida*.

AVISTAMIENTO UFO SOBRE FUERTEVENTURA

Aunque el fenómeno ovni empezó a aislarse y a considerarse como tal a partir de la posguerra (y, en especial, los años cuarenta y cincuenta del siglo xx, cuando diversas apariciones de platillos volantes sobre los Estados Unidos se relacionaron con el derribo del aparato del capitán Thomas Mantell cerca del aeropuerto de Godman, Fort Knox —en enero de 1948— y el accidente de un avión de pasajeros DC-A, con cincuenta y ocho personas a bordo, sobre el lago Michigan, dos años después), competentes ufólogos defienden la teoría de que ovnis, haberlos, los ha habido siempre, sólo que no queríamos enterarnos. Entre otros, destacar los casos de la aparición de escudos ígneos consignada por el propio Séneca durante el reinado del emperador Nerón, o la *grandísima fiama* de la Crónica Albertina del siglo xiv.

El momento de gloria de la *Atrevida* para el fenómeno ovni (siglas del francés *objets volants non identifiés*, coincidente con el castellano y actualizado del inicial *Mistérieux Objets Célestes* (MOC) equivalente al más concreto UFO anglosajón, que

significa *Unidentified Flying Objets*, «Objetos Volantes No Identificados») llegó después del atardecer del 22 de junio de 1976, a las 21:27, cuando la corbeta se encontraba al sur de la isla canaria de Fuerteventura, a unas tres millas náuticas y teniendo a la vista de la mayor elevación de la isla, la punta de Jandía (antes otra isla) de ochocientos siete metros de altitud.



Aeropuerto de El Matorral, en Fuerteventura, al sur del Puerto del Rosario, donde tuvo que avistarse el mismo objeto que vieron a bordo de la *Atrevida*.

Un «foco luminoso de color amarillo-azulado intenso» fue elevándose sobre Fuerteventura hacia la mar, en dirección hacia la corbeta. Lo primero que pensó el personal de guardia sobre el puente descubierto fue que se trataba de las luces de pista de un avión; en efecto, justo en aquel rumbo, al sur del Puerto del Rosario (mayor población de la isla) se halla ubicado el aeropuerto de El Matorral, inaugurado en 1969 en sustitución de los precedentes aeródromos para uso militar de Tefía y Los Estancos —clausurados en los años sesenta— y abierto al tráfico internacional en 1972, es decir, cuatro años antes. Nada tenía de particular estar contemplando un avión que remontaba el vuelo.

Pero, a partir de aquel momento, todo dejaría de ser normal:

El foco, una vez tomada cierta altura (entre 15 y 18°) quedó quieto, girando su proyección luminosa, dejándose ver el foco de origen —reza el informe redactado por el capitán de corbeta y el alférez de navío presentes en el puente, para continuar—: Se mantuvo así dos minutos aproximadamente, originándose un gran halo de luz amarilla-azulada intensa que permaneció en la misma posición durante cuarenta minutos, aun después de haber desaparecido el fenómeno que dio origen al mismo.

Las sorpresas de los asombrados marinos no habían concluido:

A los dos minutos, el foco se fraccionó, quedando una parte más pequeña abajo, en el centro del círculo

luminoso, formando una nube azulada y desapareciendo la fracción que dio origen a este núcleo azulado. La superior tomó altura en espiral de forma rápida e irregular, desapareciendo posteriormente. Todos estos movimientos no afectaron para nada el halo circular inicial, que quedó siempre en las mismas condiciones, alumbrando parte de tierra y mar, lo que hace suponer que no fue un fenómeno lejano, sino próximo.

Hasta aquí los marinos de la Armada Española, en su informe clasificado que, al año siguiente, llegaba a manos del periodista especializado J. J. Benítez. Aunque figura en numerosas páginas especializadas de internet, por nuestra parte hemos podido disponer del periódico *YA* original, del 13 de marzo de 1977, que publicó el artículo del mencionado autor, titulado «Sí a los ovnis: el gobierno aporta pruebas irrefutables» conteniendo la información. Benítez prosigue su crónica:

Esto sucedía pocos minutos antes de que un médico de la localidad de Guía, en la isla de Gran Canaria, quedara atónito, al igual que el resto de los testigos, al observar un formidable ovni de forma esférica flotando inmóvil sobre unas chumberas a poco más de tres o cuatro metros sobre el suelo.



Ovni luminoso saliendo de la mar; el comportamiento del visto por la *Atrevida* es completamente similar al de otros avistamientos.

Ahorraremos al lector el siguiente y delirante testimonio posterior de nave transparente como pompa de jabón, plataforma de color plateado y paneles con dos figuras enormes, sólo para entusiastas del género. Sí resulta interesante consignar el final del informe:

El extraño objeto que fuera visto por los testigos del navío de guerra español al sur de la isla de Fuerteventura cubrió las ochenta y cinco millas náuticas existentes entre dicho punto y el norte de la isla de Gran Canaria en tres minutos, con una velocidad calculada en unos tres mil sesenta kilómetros por hora.

El objeto fue visto también por ciudadanos de la ciudad del Puerto de La Cruz, en Tenerife, los vigilantes de un repetidor de Televisión Española en Izaña, en la misma isla, y los pasajeros del ferri que cubría la ruta Las Palmas de Gran Canaria-Santa Cruz de Tenerife. No consigna, sin embargo, algo que entendemos del mayor interés,

como es si desde la Torre de Control de El Matorral se vio, o sobre todo, se detectó algo con los radares de control del tráfico aéreo.

El testimonio, sin embargo, quedaba ahí, hasta la fecha como extraño y único avistamiento de un ovni por parte de un buque de la Armada refrendado por una auténtica multitud de testigos. Siendo las islas Canarias lugar luego consagrado como de avistamiento habitual de ovnis, la observación desde el buque español era completamente coherente con otras inventariadas desde el siglo XIX: en la *Gaceta de Madrid* del 14 de agosto de 1836 se publicó un avistamiento de un «disco luminoso de color rojizo, rematado por una cúpula de llamas» el cual, después de permanecer un tiempo inmóvil (¿en «estacionario»?) salió luego disparado en varias direcciones, desapareciendo finalmente. Este es el típico «patrón» terrestre, repetido una y mil veces: el objeto desconocido se alza sobre los cielos de forma más o menos espectacular, para quedar flotando majestuoso en las alturas y, después, desaparecer volando a velocidades sorprendentes; exactamente el mismo que había experimentado la *Atrevida*.

Los casos navales, sin embargo, son más complejos, pues afectan a las normalmente oscuras aguas sobre las que navega el buque. El más clásico de todos los tiempos es el del buque *Patna* que, surcando el golfo Pérsico en mayo de 1880, vio aparecer durante veinte minutos dos enormes ruedas luminosas girando bajo el casco; también el *Vulture*, un año antes, había reportado «ondas luminosas en pulsaciones», lo mismo que el *Kilwa*, también en el golfo Pérsico, el año 1901; y cinco años después, el *Delta*, en el estrecho de Malaca, vio «rayos girando sobre un eje». Para tratar de hallar una explicación a la luminiscencia nocturna de las aguas, bueno será leer un párrafo del primer navegante en dar la Vuelta al Mundo en solitario, Joshua Slocum, en 1895-1898:

Al proseguir la navegación entré inmediatamente en el mar de Arafura, y durante varios días surqué unas aguas alternativamente blanquecinas, verdes y de color púrpura. Fue una suerte entrar en dicho mar con la luna en su último cuarto, pues durante las noches pude gozar en todo su esplendor del efecto fosforescente causado por las noctilucas. Allí donde era perturbado por el paso de la balandra, el mar resplandecía con tal intensidad, que a su fuerte luz podía yo ver las cosas más pequeñas que iban en cubierta, y la estela del «Spray» parecía la cola de fuego de un cometa.

Las noctilucas son flagelados microscópicos (del orden de las mil micras de tamaño) con gran luminosidad, que, en grandes masas, pueden convertir las aguas en auténticas «sopas de luz»; ya sólo falta que algo o alguien —barcos o peces— las muevan, para formar los hermosos fenómenos antedichos. En cualquier caso, resulta difícil poder explicar aquel giro de grandes ruedas luminosas si no es por el propio movimiento del buque o de la hélice.



Balandra *Spray*, de Joshua Slocum, cuya larga permanencia en la mar permite explicar algunos asombrosos sucesos de luces en la mar.

El caso que presenta más similitudes con el de la corbeta española *Atrevida* en 1976 es bastante antiguo: se remonta a 1870 en aguas del océano Atlántico, cuando el *Lady of the Lake* avistó una «notable nube circular» de color gris que ascendió desde los 20 hasta los 80°, desapareciendo luego por el noroeste. Lo que más llamó la atención de los marinos decimonónicos fue que se desplazó hacia barlovento, es decir, en sentido contrario al viento, algo inconcebible para cualquier nave de la época a no ser mediante el vapor. También el suceso de Fermincourt (Dreux) en 1965 es parecido: «Al principio, permaneció algunos instantes en el cielo, casi inmóvil, oscilando un poco tan sólo sobre su base; después, se movió hacia occidente y en los treinta y cinco minutos durante los cuales pude seguirlo con los prismáticos recorrió una notable distancia».

Como dice Peter Koloshimo, «es curioso el hecho de que los objetos volantes fueran avistados innumerables veces a lo largo de todos los tiempos». Pero, como nos confirma Wallace Spencer, a partir de las apariciones de ovnis en Alabama a finales de 1972, se inicia una auténtica oleada de estos fenómenos. El avistamiento desde la *Atrevida*, con ser extraño y misterioso de por sí, entra dentro de otros parámetros de avistamientos «terrestres» y, como siempre, el objeto desaparece con rumbo oeste, por circunstancias que desconocemos. Así que lo único que de verdad parece quedar en la incógnita es qué pasó o se observó desde el aeropuerto internacional de Fuerteventura aquel día.

Capítulo 12

El affaire Invencible

Siempre ha sido un misterio si el portaviones y buque insignia británico fue alcanzado en las Malvinas (1982)

UN MAL RECUERDO

Invencible no es nombre que traiga buenos recuerdos históricos para la Armada Inglesa —al menos durante el siglo xx— pues se trató de un buque de proverbial mala suerte. Fue un «crucero de batalla», el primero de los llamados *battlecruisers*, proyectados como desarrollo de los precedentes cruceros acorazados por el mismo equipo que materializó el acorazado monocalibre movido por turbinas Parsons, el *Dreadnought*, que revolucionaría el mundo naval a principios de siglo. Este «grupo de sabios», dirigido por el célebre y excéntrico almirante John («Jackie») Fisher, y entre los que se contaban los ingenieros Philip Watts, William Froude, John Thornycroft y W. M. Gard (aparte de los almirantes Jackson, Bacon y Jellicoe) acertó de pleno con el *Dreadnought* pero pegó un patinazo memorable con los *Invencible*, pues resultaron barcos muy bien armados y con óptima planta propulsora, pero de casco muy frágil, diseñado sin apenas blindaje y en el que la mejor protección —según el propio Fisher— se basaba en la velocidad.

La experiencia de combate de la Gran Guerra acabaría demostrando que los grandes proyectiles de los cañones corren mucho más que cualquier barco y que, cuando impactan, más le vale al buque alcanzado gozar de una buena protección que exponerse a ser alcanzado en algún punto vital, como las máquinas... o los pañoles de municiones. Así que, llegado el fin de las hostilidades, casi todos los cruceros de batalla ingleses supervivientes (conocidos como Tigres de Papel) marcharon al

desguace, con un último empujón dado por los acuerdos de limitación de armamentos navales. El *Invincible*, como sus cuasigemelos *Indefatigable* y *Queen Mary*, no tuvieron ocasión, pues habían volado por los aires, hundiéndose, en la batalla de Jutlandia. Sólo sobrevivieron a la Segunda Guerra Mundial los *Hood*, *Repulse* y *Renown*, terminando este otro conflicto únicamente el último.

Así pues, cinco grandes cruceros de batalla británicos existen aún, destrozados, en el frío fondo del mar. El cabeza de serie *Invincible*, antes de su trágico final, vio jalonada su corta vida —sólo ocho años— por toda una sucesión de desventuras. Es difícil saber quién lo dibujó, pues aunque su inspirador fue lord Fisher, unas fuentes señalan a Watts y otras a Gard. Se botó en 1908, y, en pruebas, su comandante, encantado, comprobó que alcanzaba los veintisiete nudos; pero Fisher le dijo que se callara pues era la velocidad que tenía prevista para otro proyecto. Se vio así el flamante buque desacreditado por su propio creador. El 13 de marzo de 2013 abordó malamente al submarino C-34 y, tras intervenir en el combate de Heligoland, marchó en noviembre de 1914 a la caza de la escuadra del almirante alemán Von Spee, con la insignia de Sturdee, al que se acusaba de propiciar desde el almirantazgo la derrota y desastre de Coronel.

En el combate de las Malvinas, durante el cual la escuadra de Von Spee fue destruida, se enfrentó al *Gneisenau*, mientras su compañero *Inflexible* liquidaba al *Scharnhorst*; este último se hundió, destrozado, a las cuatro de la tarde, pero el correoso *Gneisenau* tocó ¡veintitrés veces! al *Invincible*, que no pudo con él —pese a su superioridad— hasta que se le unió su gemelo, naufragando el alemán a las seis. De la aventura austral marchó el crucero a Gibraltar, donde restañó las heridas, para llegar el 31 de mayo de 1916 a la batalla de Jutlandia, esta vez llevando a bordo al almirante Hood. A las seis y media de la tarde, el *Invincible* encabezaba la división de cruceros de batalla del almirante sir David Beatty cuando recibió un número indeterminado de proyectiles procedentes de los cruceros de batalla alemanes *Lutzow* y *Derrflinger* que le hicieron saltar por los aires, partiéndose por la mitad con más de mil muertos. Como no había profundidad suficiente (el mar del Norte es muy somero), ambos pedazos quedaron sobresaliendo, fuera del agua, por la punta, con el otro extremo apoyado en el fondo. La proa se hundió en una hora, pero la popa tardó un día entero; antes de que desaparecieran, el buque insignia inglés, acorazado *Iron Duke* —con el mando supremo, almirante Jellicoe, a bordo— pasó por las inmediaciones, viendo el nombre pintado en la aleta. Sin duda fue un mal recuerdo que muchos, en la Royal Navy, tardarían muchos años en poder borrar.



Portaviones británico *Invincible* objeto de un demorado misterio pues, ¿resultó alcanzado en las Malvinas?

CRUCERO DE CUBIERTA CORRIDA

Puede que este fuera el motivo de que la Royal Navy tardara más de medio siglo en volver a denominar a un buque *Invincible*, amadrinado por la reina Isabel II y séptimo de los seis que han izado bandera inglesa en la historia. Entrando los años setenta del siglo pasado, la Armada británica tenía que sustituir sus dos viejos portaviones de la posguerra, *Ark Royal* y *Hermes*, este último de 1944 aunque transformado en 1972 en buque de mando. Fracasado el nuevo proyecto de portaviones convencionales clase *Furious*, se optó por un modelo mucho más modesto y, sobre todo, que se pudiera enfrentar a la tremenda amenaza entonces vigente, la flota submarina soviética, capaz de desplegar casi un centenar de submarinos atómicos en el Atlántico Norte en caso de conflicto. Como se había demostrado ya sobradamente, el mejor antídoto contra los grandes sumergibles oceánicos eran los helicópteros con torpedos antisubmarinos guiados y desplegados desde unidades navales dotadas de modernos sonares de largo alcance.

Este fue el concepto que guió el proyecto de los nuevos cruceros de cubierta corrida o cruceros antisubmarinos de la clase *Invincible*. A pesar de ser *capital ships* de tamaño reducido tenían buen tamaño, doscientos metros de eslora y casi veinte mil toneladas de desplazamiento a plena carga, además de estar dotados de un revolucionario sistema propulsor con cuatro turbinas de gas *Olympus* capaz de hacerles alcanzar los veintiocho nudos de velocidad. De acuerdo con los criterios de la época, eran buques «polivalentes»: con una gran superestructura de cruceros para la electrónica y locales de mando, tenían también una cubierta de vuelo «corrida» a lo largo de toda la eslora, por babor, para operaciones aéreas, con helicópteros y también, posteriormente, aviones VTOL Harrier de despegue vertical, que veremos con más detalle en otro capítulo. Podían admitir hasta veinte aeronaves, cifra muy notable para su tamaño.

No obstante, el rasgo polifacético era su peor enemigo, y causante de que, como otros muchos buques de guerra materializados en fases de transición y evolutivas del diseño naval, los *Invincible* (el cabeza de serie y sus hermanos *Illustrious* y *Ark Royal*, botados todos entre 1977 y 1981) resultaran un proyecto fallido. Las enormes superestructuras se prolongaban hacia abajo, en el interior, produciendo el estrechamiento de la sección central del hangar y mermando así la capacidad de aeronaves; los ascensores de cubierta, para izar y arriar los aparatos al hangar, formaban parte de la cubierta de vuelo, con lo que había que interrumpir las operaciones aéreas cuando estaban en uso. La falta de espacio, además, obligó a armar escasamente estos buques, apenas un imprescindible montaje de misiles Sea Dart para defensa de zona, que podía batir blancos entre veintiocho metros y dieciocho kilómetros de altura a treinta y cinco millas de distancia como máximo; nuestro *Príncipe de Asturias*, desarrollo del proyecto americano del Sea Control Ship, estaba incluso peor armado, pero, siendo menor, admitía más aviones y, gracias al ascensor de popa, era mucho más operativo, es decir, mejor que los *Invincible* a pesar de ser más pequeño. De forma inevitable, los buques británicos fueron modificados varias veces, dotándoseles del célebre *Sky Jump* o rampa de proa con siete grados de inclinación inventada por el capitán Taylor para que los Harrier despegaran ahorrando combustible, y, tras la guerra de las Malvinas —vista la escasa capacidad de la flota para enfrentarse a ataques aéreos de saturación— recibieron dos sistemas de defensa puntual antimisil (CIWS) *Vulcan Phalanx* de origen estadounidense.

Con pocos aviones para ejercer de portaviones, y escaso armamento para ser cruceros, se mantenían fieles a su propósito original de grandes buques antisubmarinos; pero el derrumbamiento de la Unión Soviética y la retirada y desguace de la inmensa mayoría de submarinos soviéticos con el fin de siglo dejó a los *Invincible* sin enemigos. Tuvieron pues que reciclarse para lo que peor eran capaces de hacer, siendo portaviones poco potentes y expuestos cruceros que necesitaban de otros, los escoltas, para protegerlos. Pero aquí (¡caramba!) también la mala suerte se cebó con ellos, pues la Royal Navy, en los años ochenta, atravesaba

por un prolongado momento de merma en las cualidades de sus escoltas como consecuencia de la reducción de presupuestos y proyectos a la baja que ya habían sufrido los *Invincible*. Para el CVA-O1 *Furious*, nunca construido, se proyectaron como «acompañantes» los destructores Tipo 82 de la clase Bristol —de los que sólo se construyó el cabeza de serie— pero los modestos *Invincible* recibirían escolta de destructores también «recortados», pequeños y con falible sistema defensivo (como se demostraría en las Malvinas), los famosos Tipo 42. De ellos, los *Sheffield* y *Coventry* se perderían durante el conflicto, siendo el resto los *Birmingham*, *Cardiff*, *Newcastle*, *Glasgow*, *Exeter*, *Southampton*, *Nottingham* y *Liverpool*; diez unidades en total, destinadas a cargar con fama de insuficientes y defectuosos. Aunque también basaban su defensa en el sistema Sea Dart, su propio tamaño hacía que sólo pudieran cargar con veintidós misiles, es decir, apenas once salvos en total, tras lo que el buque quedaba inerme. Si los *Invincible* esperaban que los defendieran los Tipo 42, y estos ni siquiera eran capaces de defenderse a sí mismos —como ahora sabemos— no tiene nada de particular creer que la prueba decisiva, la de combate real, necesariamente tenía que acabar mal para la Royal Navy. Pero ¿quién podía pensar en un absurdo conflicto en aguas australes a finales del siglo xx?



Destructor del tipo 42, ejemplo de escolta británico en esta guerra. Estos escoltas, muy castigados en el conflicto, demostraron ser defectuosos.

A LA GUERRA EN EL FRÍO SUR

A primeros de abril de 1982, la Junta Militar argentina, con el país sumido en una aguda crisis económica y social, justificándose en que, diez días atrás, un equipo de trabajo argentino había sido expulsado por los británicos de la factoría ballenera de las islas Georgias del Sur, pasó a ocupar estas islas perdidas y, ya de paso, también las Sandwich y las menos remotas islas Malvinas, a seiscientos kilómetros del continente sudamericano. Esta temeraria acción venía en realidad provocada al implantarse internacionalmente la Zona Económica Exclusiva de doscientas millas en las aguas territoriales, lo que convertía las Malvinas en un inmenso caladero británico donde, además, se anunció la posible existencia de yacimientos petrolíferos a las mismas puertas de la Patagonia. Argentina decidió no consentir semejante expolio —con razón— pero, en vez de encauzar su protesta por medios diplomáticos y gestiones ante organismos internacionales, tomó el camino de un órdago por la fuerza que acabaría resultando nefasto para ella.

En lo que nos interesa, el gobierno británico, encabezado por la *premier* señora Thatcher, aceptó el reto declarando la guerra a Argentina el 5 de abril. Se movilizaron más de cien barcos en total, la mitad de ellos militares, para que marcharan trece mil kilómetros al sur y recuperaran las Malvinas. A la Royal Navy la cosa le vino mal desde el principio, porque, acosada de nuevo por los recortes presupuestarios, ya había decidido la venta del *Invincible* a Australia por ciento setenta y cinco millones de dólares, quedándose sólo con el *Illustrious*, recién entrado en servicio, y el *Ark Royal*, aún en astillero. La intempestiva guerra echó a perder la venta, al menos por el momento, así como la del viejísimo portaviones *Hermes*, de la cosecha de la posguerra y aún en servicio, con el que se andaba tentando a la Marina hindú. Ambos barcos se «reciclaron» de la noche a la mañana, pasando de saldo naval a buques principales de la flota que debía reconquistar las Malvinas, las Georgias y las Sandwich del Sur.

El *Hermes*, con doce Harrier y dieciocho helicópteros Sea King, quedó conformado como buque de asalto, mientras el *Invincible*, navío insignia británico, asumió la defensa aérea con diez Harrier y once helicópteros. Paupérrimo brazo aéreo, desde luego, para enfrentarse a los sesenta Skyhawks y veinte Dassault Mirage y Super Etendard que constaban en listas de la ARA (Fuerza Aérea) argentina —aunque no todos en servicio al mismo tiempo— cuya única y gran desventaja sería tener que atacar en Malvinas a tal distancia del continente que llegarían al límite de su autonomía. Y es que el portaviones *25 de Mayo*, con su escolta, se desplegó para atacar la flota británica pero, completamente inoperativo, ni siquiera logró poner en el aire sus aviones, prefiriendo Argentina retirarlo a buen recaudo; y el vetusto crucero *General Belgrano*, desplegado al sur de las islas —fuera de la Zona de Exclusión— para impedir intromisiones desde el Pacífico, resultaría hundido a primeras de cambio

por el submarino inglés *Conqueror* (por orden personal de la señora Thatcher) con cientos de víctimas. Así que sólo la aviación argentina quedó para hacer frente a los británicos.

Como escolta del *Invincible* marcharon al sur ¡ay! cuatro destructores del Tipo 42 (*Exeter, Coventry, Glasgow y Sheffield*), otro destructor antiguo, el *Glamorgan*, la casi jurásica fragata tipo *Leander Yarmouth*, una Tipo 22, *Broadsworth*, y tres del Tipo 21 (*Ambuscade, Alacrity y Arrow*). Otras diez fragatas y tres destructores protegían, por su parte, a la inmensa flota de desembarco, que traía notables buques de pasaje movilizadas como el *Canberra*, con paracaidistas y Royal Marines, o el *Uganda*, ambos de la P & O. En la larga ruta al sur, que duró todo el mes de abril, la flota británica fue espiada por Boeing 707 argentinos y el mercante *Río de La Plata*, estando el *Invincible* a punto de desatar un conflicto internacional cuando, por error, casi derriba con los Sea Dart un DC-10 brasileño cargado de pasajeros. La situación del portaviones, que llevaba a bordo el veinticinco por ciento del arsenal nuclear de Gran Bretaña en las comprometidas condiciones de protección que conocemos, no era nada segura y obligaba a tomar medidas drásticas que a punto estuvieron de ocasionar una masacre.

Llegó por fin la flota a las Malvinas y, tras rechazar Argentina la mediación de paz de los Estados Unidos, comenzaron las hostilidades el 1 de mayo con el bombardeo del aeródromo de Port Stanley por la aviación británica. Al día siguiente fue hundido el *General Belgrano*, como se ha dicho y, ante lo que parecía que iba a ser —para la incauta prensa sensacionalista— un paseo militar británico, el 4 de mayo tres Super Etendard argentinos salidos de la base de Río Grande colocaban un misil Exocet de ochocientos cincuenta kilos y setenta kilómetros de alcance en el destructor inglés *Sheffield*, que efectuaba la vigilancia antiaérea lejana; aunque el proyectil no explotó, veinte marinos británicos murieron en el acto y el buque fue presa de un incendio y abandonado, hundiéndose al día siguiente. Estos ataques obligaban a que tanto el *Invincible* como el *Hermes* operaran al este de las Malvinas, dentro del radio operativo de cien millas para que sus aviones Harrier pudieran llegar a las islas pero lejos del alcance de los Exocet que pudieran lanzar los Super Etendard. El margen de seguridad para ambos buques era sólo de entre sesenta y ciento sesenta millas náuticas, distancia bien comprobada por los operadores de radar argentinos de Port Stanley, que seguían a los Harrier británicos en sus patrullas PAC de ida y vuelta a los portaviones.

El 11 la fragata *Alacrity* echó a pique el buque logístico argentino *Isla de los Estados*, y al día siguiente, cuando el *Glasgow* y la fragata *Brilliant* bombardeaban Port Stanley, fueron atacados por cuatro Skyhawks argentinos, derribando tres de ellos con misiles automáticos de defensa puntual Sea Wolf. Veinte minutos después, otros cuatro Skyhawks atacaron, los Sea Dart del *Glasgow* no salieron y el Sea Wolf de la *Brilliant* tampoco funcionó, así que una bomba de 454 kilos acertó en la sala de máquinas del destructor Tipo 42 sin explotar, produciendo averías muy graves. Era el

segundo destructor de esta clase alcanzado en una semana, pero no sería el último, quedando su vulnerabilidad demostrada.

El desembarco británico para reconquistar las islas se inició el día 19 desde el Estrecho de San Carlos (entre ambas islas Malvinas) donde la flota anfibia quedó encajonada en el luego conocido como Callejón de las Bombas. No hubo más remedio que meter escoltas para hacer frente a bombas y misiles argentinos; desde primera hora, estos atacaron con ferocidad, resultando alcanzados el destructor *Antrim* por dos artefactos y las fragatas *Broadsworth* (helicóptero y hangar destruidos), *Argonaut* y *Ardent*, esta última por ¡nueve bombas! que la hundieron tras un gran incendio en medio del Estrecho. Los argentinos habían perdido trece aviones; sin arredrarse, continuaron atacando dos veces al día, echando a pique el 23 de mayo la también fragata *Antelope*, con una bomba que estalló cuando la estaban desactivando, partiendo el buque por la mitad. Por último, el 25 de mayo, día de fiesta para los argentinos, la ARA lo celebró acertando a otro destructor Tipo 42, el *Coventry*, con tres bombas de 454 kilos al norte del Estrecho, que lo hundieron como una piedra. Utilizando este ataque como «diversión», dos Super Etendard lanzaron a la vez misiles AM 39 Exocet contra un «gran blanco» que habían enganchado: el *Hermes*. Pero la fragata *Ambuscade* los detectó, y uno de ellos, combatido con defensa puntual (cañones y misiles) y señuelos de *chaff* para engañar la cabeza buscadora, acabó impactando en el gran transporte *Atlantic Conveyor*, cargado con enormes helicópteros que se perdieron al irse a pique el buque.

A estas alturas, y a pesar de las pérdidas británicas, con el desembarco consumado y el ejército invasor argentino a punto de rendirse en la isla, la guerra estaba perdida para Argentina. Pero sus aviadores, habiendo destruido cuatro buques de escolta, tenían certeza de la vulnerabilidad defensiva inglesa, soñando con la oportunidad de volver a atacar alguno de los portaviones «escondidos» ciento diez millas al este. El momento elegido para salvar esta distancia —gracias al reabastecimiento aéreo— fue sólo cinco días después, el 30 de mayo. Veamos cómo.

ATAQUE AL INVINCIBLE

Seguiremos primero la versión de los protagonistas, los argentinos, contrastándola luego con la de sus enemigos. El ataque, ordenado desde altas instancias mediante la Orden Fragmentaria 1268, se planeó inicialmente para el 29 de mayo, con el último

misil Exocet que se tenía disponible. Actuarían, conjuntamente, aviones de la Fuerza Aérea (ARA) y el Comando de Aviación Naval (COAN), tal como se había hecho el día 25, operando desde el aeródromo de Río Grande, en la Isla Grande de la Tierra del Fuego; pero, a diferencia del último ataque, para poder violar el área de seguridad de los portaviones británicos intervendrían en este dos aviones Hércules KC-130H de reabastecimiento aéreo, aguardando a los incursores sobre la mar, al sur del Banco Burdwood, es decir, la zona donde se había hundido el *General Belgrano*.

Según parámetros OTAN, para alcanzar el éxito en un raid semejante eran necesarios ocho aviones incursores, de los cuales la mitad alcanzarían los portaviones, regresando a casa, previsiblemente, sólo dos supervivientes. Pero, dadas las penurias de ambos adversarios a estas alturas —falta de escoltas e incompleta descubierta aérea en la flota británica, y escasez de aparatos, misiles y desgaste en la aviación argentina— se organizó el ataque con menos efectivos, cuatro Skyhawk de la Fuerza Aérea cargados con tres bombas de doscientos veinticinco kilos cada una, comandados por los tenientes José Daniel Vázquez y Ernesto Ureta, y dos Super Etendard, de los cuales sólo el número 202 del capitán de corbeta Alejandro Francisco, llevaba el Exocet que quedaba.

Resulta curioso que, sumando los Hércules —no atacantes— se completaba el número de ocho aviones exigido por la OTAN. La estrategia del plan era muy sencilla: se trataba de volar muy al sur de las Malvinas para evitar las patrullas PAC de aviones Harrier sobre las islas y, sobre todo, los radares de descubierta aérea de los escoltas británicos, reavituallándose en este largo trayecto. Una vez rebasada por el sur la posición estimada de los portaviones británicos, se cambiaría el rumbo directamente al norte, para atacarles por donde no esperaban. La misión, desde luego, era de riesgo máximo, por lo que se pidieron voluntarios, presentándose los puntos (escoltas y compañeros) respectivos de Vázquez y Ureta, teniente Castillo y alférez Isaac, que pilotarían los Skyhawk 310 y 318.



Avión argentino de origen estadounidense A4 Skyhawk veterano de Vietnam que pudo alcanzar con una bomba al *Invencible*.

El día 29 partieron los incursores de Río Grande tal como se había planeado; pero al avión de Isaac se le estropeó la radio y decidieron regresar. De vuelta en Río Grande, la revisión de dos de los Skyhawks no resultó satisfactoria, yendo Vázquez y el teniente Paredi en busca de otros dos aparatos que trajeron el día siguiente. Por fin, al mediodía del 30 de mayo, quedó todo listo para la incursión. Despegaron los Super Etendard con el indicativo *Ala*, y cinco minutos después ocupaban cabecera de pista los cuatro Skyhawks, que serían *Zonda* para el ataque. En la narración de Isaac, superviviente del raid junto con Ureta, resulta conmovedor saber que, en aquel momento, los cuatro rezaban juntos un Ave María; luego, dieron gas y partieron para una de las misiones aéreas más inciertas desde la Segunda Guerra Mundial.

Estaba nublado, llovía sobre la mar y el viento levantaba olas agrestes y hostiles. Un día sombrío que inundaría el alma de aquellos valientes de los peores presagios. Apenas internados cuarenta millas en el océano austral, al avión de Isaac se le estropeó el horizonte artificial, ordenándole Vázquez que regresara; había alcanzado tierra de nuevo, cuando, desde allí, le mandaron volverse y continuar. Así lo hizo Isaac, seguramente pensando aquello de «a ver si se aclaran». Lo que no admitía dudas era el combustible: una vez localizados los Hércules en su remoto punto de espera, entró primero a la manguera, siguiéndole luego sus cinco compañeros. Internados ya unas ciento diez millas hacia el este y repletos de combustible, dejaron a los Hércules para volar todos juntos unas cincuenta millas más, momento en que descendieron a vuelo rasante —ras de olas— para evitar ser descubiertos por los radares navales ingleses, con rumbo franco al norte, es decir, hacia el enemigo^[3].

Los Super Etendard iniciaron entonces su aproximación, con ascensos y descensos para tratar de «engancharse» los grandes buques británicos en sus radares y marcar así rumbo al misil Exocet. Cuenta el teniente Ureta que llegaban con rumbo 340-350, es decir, desde el sur-sureste, posiblemente el flanco más débil de la flota británica, dado que por allí sólo cabía esperar ataques procedentes ¡del Polo Sur! Al fin, los Super Etendard engancharon el blanco, muy grande, tan sólo veinte millas al norte, lo que situaba a los incursores ya dentro del alcance de los misiles Sea Dart. Ureta, horrorizado, no tardaría en comprobarlo, al ver cómo el Skyhawk de Vázquez se desintegraba, desprendiéndosele el ala izquierda y estallando el motor; el aparato (*Zonda 1*, líder de la escuadrilla atacante) se precipitó a la mar gris sin señales de evacuación alguna, en cualquier caso muy comprometida por la baja altura a la que volaban.

Por su parte, Isaac, más atrás, vio salir el misil del ala derecha del Super Etendard de Francisco. Volando a 1.0 mach (velocidad del sonido), el ingenio bajó como si fuera a estrellarse en el mar, pero antes se estabilizó iniciando el letal vuelo a ras de ola. Al Exocet le costó dejar atrás los Skyhawks, volando a velocidad parecida a la suya, directos todos hacia el portaviones. Por fin lo perdió de vista, junto con los

Super Etendard, que, hecho su trabajo, emprendieron el regreso a casa. Sólo un minuto después, relata Isaac, vio al *Invencible*; según sus propias palabras: «Inconfundible, inmenso, majestuoso; veníamos entrando por su popa... era un instante sobrecogedor, impresionaba: la realidad de lo que puede un corazón contra la ciencia».

Justo en aquel instante cumbre, en pleno clímax del ataque, Isaac vio el derribo de Vázquez, «alcanzado de lleno», y el humo comenzó a salir a ambos lados de las grandes superestructuras del *Invencible*, como si el misil Exocet lo hubiera impactado. Recompusieron entonces la formación, uno a cada lado de Ureta, nuevo líder de los atacantes; este se hallaba concentrado en la aproximación al blanco para bombardearlo, en ángulo con su crujía, sobrevolando la cubierta trasera del buque británico. Disparó los cañones, pero se le encasquillaron, así que soltó las bombas e inició el escape. Por su parte, Isaac se había visto sacudido por una fuerte explosión, la del Skyhawk del teniente Castillo, muy próximo al suyo; rabioso, disparó los cañones y pasó sobre el portaviones «cubierto totalmente de humo», por lo que soltó las bombas y remontó el vuelo para no chocar contra el puente o alguno de los mástiles, saliendo de allí también como alma que lleva el diablo. Todo sin haber visto ningún buque de escolta, ni mucho menos —y más extraño— rastro de los Sea Harrier que defendían el portaviones. Los minutos que acababan de vivir los pilotos argentinos habían sido, sin duda alguna, eternos, en los que habría podido caber toda una vida.

COMPLETO ENIGMA

El alférez Isaac escapó del ataque con los nervios desbocados, lo que no le impidió obligar a su avión a efectuar fuertes subidas y bajadas para eludir posibles misiles; luego voló en rasante, rehaciéndose, pues, como a muchas personas sometidas a tensión extrema, había comprobado que sus manos no siempre obedecían a su cerebro. Llamó por radio y nadie le respondió; así que, cuando vio otro caza por su proa, pensó que era enemigo. Afortunadamente, había consumido toda la munición de los cañones, porque se trataba de Ureta, que ya le había visto pero no respondió por hallarse contactando con los aviones Hércules reabastecedores en otra frecuencia de radio. Isaac habla del alivio que le produjo aquel encuentro, que debió tranquilizarle pero no tanto como él pensaba, porque que le costó trabajo acertar con

su manguera en la canasta de abastecimiento del Hércules. Mientras el Skyhawk *Zonda 4* rellenaba ávido sus depósitos, los pilotos del KC-130 miraron expectantes a Isaac; fue entonces cuando este, rebotante de entusiasmo, les replicó con el célebre: «Le dimos, mierda», que pasaría a la historia. La emoción fue inmensa al regreso a la base: por un lado, consternación por los compañeros que no volverían; a la vez, alegría inmensa por lo que podía haberse logrado.

Ureta, aparentemente más sereno, dijo que: «Luego de llegar y recordando todo lo sucedido, determiné que el barco citado era el portaviones HMS *Invincible*». Desde luego, el crucero antisubmarino era inconfundible, con su enorme superestructura asimétrica, la cubierta de vuelo y las grandes chimeneas. Sin embargo, ambos aviadores sufrirían pronto una amarga decepción, pues el enemigo, los británicos, desmintieron inmediatamente su testimonio, diciendo que habían atacado realmente los restos del *Atlantic Conveyor*, aun a flote y humeante, añadiendo que el destructor HMS *Exeter*, del Tipo 42, había derribado con los Sea Dart un Skyhawk argentino. En otras palabras, Ureta e Isaac, que se habían jugado la vida, quedaron por mentirosos, porque el predominio mediático anglosajón y las grandes cadenas americanas respaldaron la versión británica.

Los pilotos argentinos, sin embargo, no pudieron ser del todo desacreditados: el *Atlantic Conveyor*, alegaron fuentes de toda solvencia, se había hundido el 28, es decir, dos días antes, con lo que los británicos eran los embusteros. Entonces, una fuente más autorizada contraatacó diciendo que la bombardeada, realmente, fue la fragata *Avenger*, que había derribado un misil Exocet con su cañón de ciento catorce milímetros y un Skyhawk con el sistema Sea Dart, insistiendo en que el *Exeter* derribó otro con los mismos misiles. Pero la nueva versión británica también presentaba fallos: los pilotos podían haber confundido el *Invincible* con el *Atlantic Conveyor*, pero nunca con la estilizada fragata. Además, en fallo estrepitoso, era conocido que la *Avenger* no montaba el sistema Sea Dart.



Cuando se llegó al ataque al portaviones, a los argentinos apenas les quedaban ya misiles Exocet capaces de funcionar correctamente.

Por lo demás ¿qué indicios constaban para aclarar este enigma? Los operadores de radar argentinos en Port Stanley detectaron, coincidiendo con el ataque, un tránsito inusual de helicópteros británicos hacia el lugar ¿misión de rescate? Asimismo, los Harrier en vuelo, en vez de dirigirse a ese u otro punto donde estuviera el

portaviones, se dispersaron para tomar tierra en diferentes lugares. Durante dos semanas, la defensa aérea británica —se supone que reorganizada en torno al *Hermes*, último portaviones indemne— dejó mucho que desear. Notables indicios, como se puede ver, pero no concluyentes, y ninguna prueba que permita afirmar que el *Invincible* fue alcanzado. Desde luego, para el orgullo británico era terrible aceptar que su buque principal hubiera podido quedar fuera de combate por un ataque enemigo; pero aún era más demoledor para la OTAN reconocer que una de las armadas principales —cuya misión podía ser negar el acceso al Atlántico Norte a la flota submarina soviética— era eliminada por cuatro viejos reactores de la época de la guerra de Vietnam y dos aviones de fabricación francesa armados con un solo misil; el prestigio anglosajón habría quedado irreparablemente quebrantado cuando ya la guerra, prácticamente, estaba ganada (la guarnición de Port Stanley se rindió dos semanas después, el 14 de junio).

Los argentinos trataron de hacer valer su verdad en base a las declaraciones de Ureta e Isaac —impecables, pero que valían lo que su palabra— los indicios recogidos por los operadores de radar y varios que se añadieron posteriormente: el *Invincible* estuvo «desaparecido» para el mundo, a pesar del fin de las hostilidades, hasta ¡la segunda quincena de agosto!, cuando se mostró a los fotógrafos recién pintado y a punto de ser sustituido por el *Illustrious*, emprendiendo acto seguido regreso a Inglaterra tras 166 días de mar. ¿Dónde estuvo los meses de junio y julio? Además, cuando el *Hermes* regresó a la patria continuaron las gestiones con la India, pasando esta vieja gloria a ser el R22 *Viraat* en 1986; pero Australia se desinteresó definitivamente por el *Invincible*, quedando la venta cancelada. ¿Demasiado usado... o dañado? La baja del buque se produjo en 2005, con poco más de veinte años de servicio, y se desguazó en Turquía.

La versión argentina sigue cobrando fuerza con los años. Existen hechos ciertos, como que el *Invincible* estaba presente aquel día al este de las Malvinas, protegido por el único destructor superviviente del Tipo 42 de su escolta, el *Exeter*, por el oeste (aunque los argentinos no lo vieran). De la escolta inicial, sus hermanos *Sheffield* y *Coventry* habían sido hundidos, y el *Glasgow* averiado por una bomba de 454 kilos. Evidentemente, habrían sido reemplazados por fragatas y destructores de la fuerza anfibia, pero estos no eran más poderosos y había perentoria necesidad de su presencia en el Estrecho de San Carlos. Es significativo el testimonio del almirante de la flota británica, John Sandy Woodward, en sus memorias:

Estamos al límite de nuestras posibilidades, con sólo tres barcos —*Hermes*, *Yarmouth* y *Exeter*— sin mayores defectos. De la fuerza de destructores y fragatas, el cuarenta y cinco por ciento está reducido a capacidad cero de operar: el *Sea Wolf* de la *Andrómeda* está inutilizado; todos los sistemas de la *Brilliant* padecen gran variedad de defectos; la *Broadsworth* tiene sistema y medio de armas, pero uno de sus ejes propulsores dañados. Ninguna de las Tipo 21 está en condiciones: la *Avenger*, descompuesta, la *Arrow*, rota, con una de sus turbinas inutilizada... y muchas cosas más. Todos están cayéndose a pedazos.

Así pues, como los mismos británicos reconocen, las escoltas de la fuerza anfibia

y del portaviones estaban muy mermadas. Ya sabemos que de origen no eran muy consistentes, como tampoco la defensa del *Invincible*. Es creíble, por tanto, que esta defensa fuera rota y el buque principal británico alcanzado.

Los argentinos también pusieron en la balanza las declaraciones de los pilotos de los Super Etendard, que conocían la firma radar de un portaviones desde el fallido ataque al *Hermes* el día 25, y no pudieron confundirlo con la del Avenger el 30. Pero, una vez más, todo dependía de la fiabilidad de su palabra; resulta muy extraño, sin embargo, que, años después de la guerra, algún disidente británico no haya confesado lo que sucedió. Solamente uno, el entonces marinero y hoy señora Ana Gerscherson, enfermero del *Invincible*, recuerda aquellos días haber visto «heridas terribles». ¿Es posible mantener la boca cerrada de tanta gente? ¿O es que realmente el *Invincible* no fue alcanzado jamás? Existe, además, otra pregunta: siendo explicable la falta de escolta naval, ¿dónde estaban los Sea Harrier de la escolta aérea —una decena de aviones— durante el ataque? ¿Sobre las Malvinas? Si fueron atrapados a bordo, no sufrieron daño alguno, puesto que ninguno se perdió por este motivo.

Este es el enigma, que se mantiene hasta nuestros días, un suceso de guerra verdaderamente extraño y nunca aclarado. Aunque es posible que los árboles no nos dejen ver el bosque. Establezcamos el proceso lógico, sin limitaciones. Tenemos un portaviones débil y mal escoltado, con la mayor parte de sus aparatos desplegados sobre las islas, y un ataque enemigo minuciosamente planificado con reabastecimiento aéreo, experiencia previa y progresiva anterior en ataques, fallidos y acertados, que tuvo muchas posibilidades de llegar a su destino. El misil Exocet disparado es dudoso que llegara a alcanzar el *Invincible*: la probabilidad de que el último cartucho llegue a su destino resulta casi nula en casos similares, y el humo detectado por los pilotos pudo ser el cambio de régimen de las turbinas de gas del portaviones al reaccionar el buque mientras era atacado. Parece muy probable, sin embargo, y fiel a los parámetros OTAN, que dos de los cuatro Skyhawks atacantes llegaran sobre el portaviones, alcanzándolo con una bomba de doscientos veinticinco kilos, relativamente pequeña, e incluso, como se sugirió, que fuera el propio motor del avión de Castillo el que alcanzó el portaviones, aunque esto es más difícil. Nos quedaremos con la bomba.



Impresionantes daños de un misil «rozaolas» en una unidad inglesa.

Un buque de veinte mil toneladas como el *Invincible* era perfectamente capaz de soportar el impacto de una bomba de doscientos veinticinco kilos, especialmente si estaba vacío; quedaría dañado, probablemente con un gran incendio e incapaz de seguir operando aviones. El que no resistiría el golpe sería el prestigio anglosajón, y mucho más el de la OTAN —cuyo Gran Hermano, no lo olvidemos, estaba al corriente de todo en tiempo real gracias a su red satelital— que no podía permitirse que algo así sucediera, y menos a cargo de una potencia de segunda como Argentina (paradójicamente, con aviones exestadounidenses). Así pues, había que ocultarlo todo, desmentir a los héroes, reparar el portaviones y aquí no ha pasado nada. Al fin y al cabo, el resultado de la guerra estaba decidido, y el mundo occidental no ganaría nada si se confesaba honestamente la verdad. Hay que reconocer el peso de este razonamiento estratégico, como la indignación de quienes alcanzaron el éxito en una misión semejante; a veces, en la vida, sucede que no se pueden reconocer los méritos. Más doloroso aún resulta en el caso de los pilotos fallecidos. Sin embargo, en un mundo lógico, razonable, normal, donde la verdad resulta inconfesable, habría que decir que el «Le dimos, mierda» del alférez Isaac fue una verdad como un templo que algún día tendrá que ser reconocida.

Capítulo 13

Aterriza donde puedas

El caso increíble del avión en apuros que aterrizó en el primer barco que encontró (1983)

ARRIBA Y ABAJO

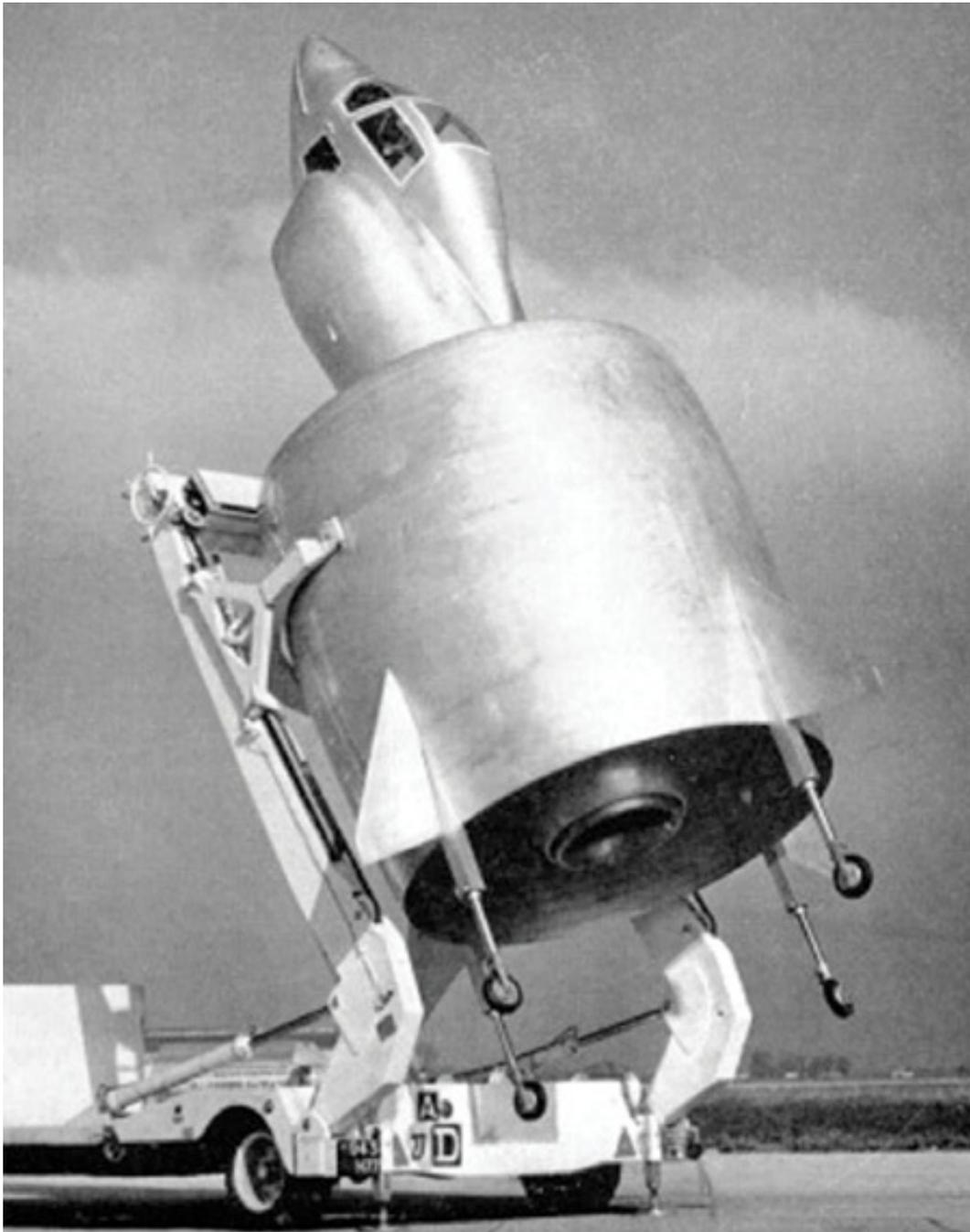
El despegue y aterrizaje vertical es tan reciente como la televisión; a los veteranos pilotos de la Segunda Guerra Mundial, subidos en sus Spitfires, Mustangs, Messerschmits o Zeros, les habría parecido una auténtica maravilla o endiablada abominación ver cómo un aparato de caza, por lo demás no tan diferente de los suyos, quedaba en «estacionario» en el aire, rugiendo sus toberas, para luego descender, de arriba a abajo, sobre tierra para aterrizar en menos espacio que esas malditas máquinas de Sikorsky, los helicópteros, o el autogiro del español Juan de La Cierva que, en 1934 (en el puerto de Valencia) anaveó sobre el transporte de hidros *Dédalo*. Sin embargo, era cierto; y todo se basaba en un invento, un artilugio de la empresa aeronáutica británica Hawker Siddeley propulsado por un motor a reacción Bristol Orpheus, al que se llamaba Pegasus. De hecho, el ingeniero John Fozard no tuvo más que montar un avión en torno al Pegasus, el *Krestel*, para que el 19 de noviembre de 1960 volara el primer avión de aterrizaje y despegue vertical —VTOL, por las iniciales en inglés Vertical Take Off and Landing— tal como lo conocemos en nuestros días.

Los experimentos habían ocupado la posguerra y toda la década de los cincuenta del siglo pasado. La tentación de materializar un avión que pudiera prescindir de los aeropuertos u operar desde la cubierta de un buque mercante (prescindiendo así los convoyes de los famosos portaviones de escolta o *jeeps*) hizo que tanto americanos

como franceses gastaran grandes cantidades de dinero en curiosos prototipos, siendo sin embargo superados por la inventiva británica que, a partir de la *Flying Bedstead* («Cama Voladora») de 1953, antecesora del Pegasus, serían los únicos capaces de progresar en la dirección correcta.

Puede que el fracaso franco-estadounidense se debiera a que sus ingenieros se obstinaron, para el vuelo vertical, en la modalidad *Tail Sitting*, es decir, «sentados de cola», con el avión, como se diría vulgarmente, apuntando al cielo y sentado de culo. Estaban, seguramente, muy influidos por el que se considera primer aparato VTOL del mundo, el alemán *Víbora*, un avión-cohete que se lanzaba desde una rampa para sembrar el pánico entre las masas de bombarderos aliados cuando ya Hitler olía a chamusquina. Los americanos desarrollaron dos VTOL de hélice, los Salmon y Pogo, pero la escasa potencia de los motores de hélice, la compleja transición del vuelo vertical al horizontal y, especialmente, la insuperable sensación de tener que aterrizar de espaldas o montar un asiento giratorio, acabaron por echar abajo estas iniciativas. La ingeniería francesa, deslumbrante como la tecnología Citroën a la sazón, alumbró un aparato *Tail Sitting* de ala anular, el *Coleóptere*, que parecía un fuselaje embutido en una gigantesca rosquilla; por parecidos motivos, acabaron pasándose al Flat Rising, es decir, modalidad de operación con el avión colocado como es debido. Pero, aun estando en el camino correcto, su siguiente engendro, el Dassault *Balzac*, tenía nada menos que nueve reactores, incluido un Orpheus, resultando enorme y sobrecargado. El prototipo se estrelló lamentablemente, con pérdida del piloto, y el segundo se lo cargó otro piloto de la USAF que fue a probarlo, dejando a los franceses desolados. Sin embargo, hay que hacer constar en su haber la idea que inspiró el moderno avión VTOL en el *Gyróptere* de Michel Wibault, que lo concibió con cuatro toberas orientables para el vuelo estacionario.

Toda esta experiencia, como ya se dijo, trajo la aplicación de las ideas de Wibault a una avanzada Bedstead propulsada por un Orpheus a la que se montó el avión *Krestel*, capaz de aterrizar y despegar verticalmente desde la posición Flat Rising gracias a sus toberas orientables. El modelo moderno, operativo y que alcanzaría la celebridad recibió el definitivo nombre de Hawker Siddeley Harrier, o simplemente Harrier, en cuya materialización debe anotarse la influencia del peculiar ingeniero jefe de la Hawker, *sir* Sydney Camm. Los estadounidenses quedaron encantados, haciéndose la McDonnell Douglas con los derechos exclusivos de la tecnología Harrier en los Estados Unidos durante quince años, lo que permitió ver la luz al Harrier Yanqui AV-8A y B (de ala más grande) para los marines y sus enormes portaviones de asalto. También son los que vuelan o han volado en los portaviones españoles *Dédalo*, *Príncipe de Asturias* y *Juan Carlos I*, después de abonar escrupulosamente la Armada española la factura de compra de sus ejemplares.



Engendros como el *Coleóptere* francés fascinaron la vista antes de que viera la luz el Hawker Siddeley Harrier.

Entretanto, Inglaterra desarrollaba por su cuenta el modelo GR.3 y el denominado Sea Harrier para sus cruceros portaerones *Invincible*, *Illustrious*, *Ark Royal* y el viejo portaviones *Hermes*. Falta iban a hacer, porque, a principios de los años ochenta, como es sabido, Gran Bretaña emprendía la guerra de Las Malvinas, y los únicos aviones de caza que los británicos pudieron poner a pie de obra, en aquel remoto escenario, para contrarrestar los ataques de la aviación argentina —con aparatos Skyhawk americanos y Super Etendard franceses— fueron precisamente los treinta y un Harrier que se pudieron llevar en portaviones y cargueros reconvertidos, como el *Argus* o el *Atlantic Conveyor*. Para hacernos una idea, este avión VTOL (el GR.3) medía 14,5 metros de largo, con una envergadura de 7,7 metros, y pesaba más

de seis toneladas vacío, pudiendo cargar más de dos toneladas añadidas de combustible y tres y media de bombas o misiles. Sus prestaciones eran muy notables para aparato tan peculiar: seiscientos nudos de velocidad a baja cota y mach 1,25 a alta. Todo un logro de la industria aeronáutica británica.

SORPRESA EN ALTA MAR

A comienzos de junio de 1983, que es cuando se registra el curioso incidente que nos ocupa, habían pasado ya los ardores guerreros, aunque los Harrier y portaviones británicos, crecidos con la victoria, campaban por el Atlántico como en otros tiempos los orgullosos «cisnes grises» de Nelson o los negros y sucios acorazados de vapor de la reina Victoria. Los aviones VTOL habían conseguido notable rendimiento, derribando una treintena de aviones adversarios sin sufrir por su parte derribo alguno; los cuatro ejemplares perdidos en el conflicto lo fueron por otras causas. Eran famosos, la élite de la Royal Navy y, aun en período posbélico, constituían la preciosa punta de lanza de la aviación embarcada.



El carguero *Alraigo* de la Naviera Miñaur, forzosamente habilitado como portaviones de emergencia de la Royal Navy por un avión británico.

En otro mundo completamente distinto, del anonimato y vulgaridad más

absolutos que tan bien conocemos por este trabajo —por su propensión a extraños sucesos— habitaba el carguero español *Alraigo*, perteneciente a la naviera Miñaur. Era uno de la decena que poseía esta naviera, todos buques de carga general y tamaño pequeño/medio con la clásica silueta de puente a popa, ligero castillo de proa y bulbo en el casco, identificados por nombres casi aleatorios y que nada significaban como *Alpro*, *Alpaca*, *Aljar*, *Alfer*, *Allul*, *Algalo*, *Alraigo* y el excepcional *Puerto de Amberes*. Con estas denominaciones irrelevantes la naviera propietaria parecía tener una curiosa propensión a pasar desapercibida, lo que algunos comenzaron a explicarse en 1978, cuando el *Allul* estuvo retenido en Londres al encontrarse a bordo tres contenedores con armas de contrabando; no mucho después, un oficial abandonó el *Alfer* en Lisboa al enterarse de que el buque transportaba más de medio centenar de contenedores con armas con destino a Sudáfrica.

Sin embargo, parece que esto eran episodios excepcionales, y el escaso afán de protagonismo de los buques sólo parecía responder tanto a la humildad como a su absoluta falta de relevancia dentro del mundo naval; el *Alraigo*, de hecho, con 2.333 toneladas de registro bruto, noventa metros de eslora y un motor diésel de tres mil caballos de potencia capaz de hacerle navegar a una velocidad de catorce nudos era un carguero de lo más normal, sólo destacable y reconocible por la enorme grúa multibrazos que llevaba en su sección central. Como al *Alfer* y otros de sus «hermanos», lo había construido Duro Felguera en las gradas de Gijón, datando, en su caso, de 1976, es decir, sólo tenía siete años y era un mercante prácticamente nuevo; en principio, estaban destinados al tráfico peninsular con el África Occidental y Guinea Ecuatorial.

Para su travesía prevista de Bilbao a las islas Canarias y Casablanca el *Alraigo* llevaba un cargamento de lo más variado, veintiocho toneladas de madera y veinte contenedores de carga general, algunos de los cuales contenían piezas para la placa base del telescopio Jacobus Kapteyn del observatorio astrofísico Isaac Newton instalado en el Roque de los Muchachos de la isla de La Palma, que tendrían que alcanzar navegando desde Santa Cruz de Tenerife, puerto al que estaba consignado el *Alraigo*; en aquellos prudentes e ingenuos días, la «cubertada» de contenedores, es decir, la carga que va en la cubierta, sólo tenía un nivel, a diferencia de hoy, cuando los portacontenedores parecen más unos gigantescos juegos Lego de un retoño colosal que barcos mercantes normales y corrientes. También iba a bordo, junto a los contenedores, una furgoneta blanca *Mercedes Benz* particular; el joven capitán, Aitor Suso Linaza, y sus trece tripulantes, no pudieron jamás sospechar que llegarían a Canarias con el manifiesto de carga incrementado de la forma más inverosímil, además de un pasajero.



El Sea Harrier ZA-176 posado sobre el *Alraigo* con ayuda de la furgoneta Mercedes de la cubierta del buque mercante, mostrando lo difícil del «anaveaje».

El carguero salió de Bilbao por el canal de Deusto el sábado 4 de junio; transcurrió la jornada dominical costeano la bellísima cornisa cantábrica, que ofrece vistas excepcionales. Montada la Estaca de Bares y el Villano en la noche del 5, la madrugada del 6 se encontraba ya navegando con rumbo sur, corriendo el «largo portugués», sin sospechar que al mismo tiempo y en las proximidades, un veterano de las Malvinas, el portaviones *Illustrious* (homónimo del que atacó la base de Tarento en la Segunda Guerra Mundial) estaba llevando a cabo maniobras de «calentamiento» para los ejercicios OTAN Ocean Safari que se iniciaban al día siguiente. El día transcurrió sin novedad, y ya se estaría preparando la primera guardia de noche en el puente tras la cena, cuando, a eso de las once —encontrándose el buque al sudoeste de Oporto y a unas ciento veinte millas— se escuchó el inconfundible rugido de un turbo reactor en la oscuridad.



Procedía del Sea Harrier ZA-176, perteneciente a la dotación aérea del mencionado portaviones y pilotado por el subteniente Ian Watson, apodado *Soapy*. Había despegado del *Illustrious* a las seis de la tarde para un vuelo de reconocimiento desarmado y llevaba nada menos que cinco horas vagando sobre la mar sin localizar a Mamá Gallina —es decir, el portaviones— por habersele estropeado la radio y el equipo de navegación. Hay que hacerse cargo de los problemas del apurado subteniente «jabonoso» (que es la traducción de *Soapy*), al que se le estaba terminando el combustible, pero lo cierto es que, en el improvisado acto que iba a perpetrar a continuación, sólo valoró lo que podía pasarle a él y a su bonito Sea Harrier de dos años de edad, sin importarle en absoluto lo que pudo haber sucedido al feúcho carguero español y las catorce personas que lo tripulaban. Dio dos rápidas pasadas con las luces puestas sobre el *Alraigo*, que era su salvación, y, midiendo el espacio entre la aparatosa grúa y el puente de mando, incapaz de pedir permiso alguno por la avería de la radio, comenzó, sin encomendarse a Dios ni al Diablo, la maniobra de apontaje (para los profanos el aterrizaje, pero refiriéndose al puente del portaaviones), sobre el carguero con toda la parafernalia de ruido y toberas giratorias características.

Asombrado y perplejo por la que se le venía encima, el capitán Suso sólo acertó a dar orden de parar la máquina y preparar maniobra de salvamento y contraincendios. Lejos de admirarse con la destreza del inglés, debía estar apostrofándolo mentalmente a modo y con razón, pues cuatro eran los graves peligros que *Jabonoso* estaba haciendo correr al *Alraigo*: en primer lugar, la descarga de todo aquel peso sobre un contenedor o una cubierta no previstos para ello podía hundirlos y originar un accidente imprevisible, explosiones incluidas. En segundo, el calor de las toberas también pudo provocar un incendio o averías; en tercer lugar, y tal vez lo más importante, la sobrecarga de casi siete toneladas en posición aleatoria podía ocasionar al mercante una pérdida de estabilidad, con cambio del asiento de la nave e incluso, en caso extremo, hacerlo zozobrar. Por último, aunque siempre se dijo que el avión estaba desarmado, traía en sus puntos de anclaje algo que parecían misiles o cohetes de ejercicio, un auténtico peligro si contenían explosivos a los que sólo se podían enfrentar técnicos de desactivación.



El avión de despegue y aterrizaje vertical Harrier ha sido el último gran logro de la industria aeronáutica occidental. El incidente del *Alraigo* demostró su versatilidad.

Así que la maniobra extrema del piloto británico, a hechos consumados, estaba muy lejos de tener gracia o pasar por incidente para contar a los parroquianos del bar o a los nietos. Evidentemente, el Sea Harrier se encontraba en un apuro, pero tratar de salir de él involucrando en el peligro a quince personas no parece un hecho heroico ni mucho menos digno de emulación, como la prensa británica quiso presentar después; y que te obliguen, por la fuerza de los hechos, a ser «rescatador» circunstancial (como hicieron con el *Alraigo*) no es plato de gusto para nadie al que niegan su voluntad. Desde luego que Watson tenía que saber lo que es un paracaídas, por lo que seguramente sólo pensó en salvar su Harrier e, improvisando, hacía en realidad prevalecer una pieza del patrimonio militar británico por encima de la suerte de unos españoles de mierda.

En fin, como se suele decir, a lo hecho, pecho. La maniobra, dada la escasez de superficie de contenedor, no transcurrió sin incidentes. El Harrier no pudo apoyar correctamente y un golpe de mar lo venció hacia atrás; por fortuna —sólo de verdadera chiripa— estaba allí la furgoneta Mercedes para hacer de calzo, quedando el avión de combate malamente retrepado sobre ella y abollando su techo; como si hubiera querido buscar la famosa postura *Tail Sitting* de sus ancestros VTOL o, aun mejor, esperar a ver aparecer, como por arte de magia, una rampa de *Sky Jump* sobre el *Alraigo*, transformado así en improvisado portaviones. Tras apagar los motores y cesar el ruido, salió de la cabina, como un marciano, el subteniente Watson, al decir del personal femenino que le vio en Santa Cruz bastante apuesto y atractivo; pero,

dado que la tripulación del mercante vasco era toda de machos a los que se las había hecho ver de todos los colores con la «sorpresa» —especialmente con el «tropiezo de culo» final— no tuvo mucho éxito entre su nuevo público. Los aplausos y golpecitos en la espalda vendrían después, de parte de sus compatriotas; entretanto, hubo que asegurar el avión con cabos y cadenas no fuera a «acomodarse» de nuevo.

Al inglés debió costarle hacer valer su posición entre aquellos que le rodeaban, alguno de los cuales llegaría a creer que la Royal Navy estaba secuestrando ilegalmente el barco. Poco a poco, *Soapy* conseguiría, con la simpatía característica del guiri, un poco de comprensión del grupo de desconfiados españoles, a los que había hecho correr tantos riesgos. Incluso le dieron un bocado y un sitio donde darse una ducha y pegar una cabezada tras la emoción del insólito anaveaje, pues, al fin y al cabo, la tripulación empezaría a olfatear la posibilidad de un sabroso rescate, del que le correspondían dos tercios exactamente. Pero sospecho que jamás llegaría a ser la «mascota» del barco, llevándose los mejores pedazos de la cocina el gato.

Por si algo faltaba, el caduco imperio, es decir, la Royal Navy, personada en la impresionante proximidad del HMS *Illustrious*, reclamó para sí desconsideradamente al «polluelo», ordenando al *Airaigo* desviarse hacia Portugal para recuperar piloto y aparato. Hay que hacer aquí el mayor elogio del capitán Suso, que ya debía estar bastante harto del Harrier y su nuevo huésped como para que viniera la Pérfida Albión a dictar órdenes. Se negó a desviarse un milímetro de su ruta por causa ajena a su voluntad como era el caso, prosiguiendo el *Airaigo* su navegación hacia Tenerife. Tuvo suerte la Fleet Air Arm de que, en un momento de irritación, los españoles no dieran un «empujoncito» al Sea Harrier y lo tiraran por la borda; desde luego, buena grúa tenía el buque para ello.

TRIFULCA EN PUERTO

Entretanto, como es de imaginar, la prensa y medios de comunicación se habían hecho eco del asunto y los noticiarios de Televisión Española abrían el 9 de junio con la noticia de que al puerto de Santa Cruz de Tenerife acababa de llegar un mercante español cargado con un avión inglés. Era, como siempre, verdad a medias la televisiva, porque traía un avión pero también un telescopio y una furgoneta abollada, lo que ya hubiera hecho romper a carcajadas al televidente. Dada la peculiaridad del suceso, la Autoridad de Marina tomó de inmediato cartas en el asunto, ordenando

atracar el buque, poco después del mediodía, en la nueva dársena comercial. Por la infrecuente abundancia de curiosos e incluso corresponsalías extranjeras presentes en los muelles para mirar u obtener fotos del peculiar «portaviones» —no lucía feo el Sea Harrier sobre la cubierta del *Alraigo*— incluso el gobernador civil, Eligio Hernández (luego fiscal general del Estado con sonoras trapisondas a su cargo) tuvo que hilar fino, previendo las reclamaciones de la naviera y el previsible conflicto diplomático con los de siempre. Se calcula que unas veinticinco mil personas pasaron por los muelles de Santa Cruz para contemplar el acontecimiento.

Llegamos así al episodio final de este extraño suceso como fue la recuperación del avión y reparto de responsabilidades correspondientes. Tras tomar declaración al capitán del barco y al subteniente Watson, la Autoridad de Marina derivó el tema al gobernador civil desde el que, siguiendo el riguroso principio de que el mejor camino para una bola indigerible es hacia arriba, terminó llegando al Ministerio de Asuntos Exteriores español, que prohibió tocar el avión hasta que los británicos no aceptaran hacerse cargo del pago de la indemnización oportuna. La cosa prometía, pues haciendo mil y una salvedades legales, logísticas y hasta esotéricas —que ahorraremos al lector— el *Alraigo* podía tener derecho al quince por ciento del valor del avión, casi un millón de euros. No es de extrañar que la «tripu» preparara en el pañol las cadenas para encadenarse al Harrier si antes no se les daba la garantía de cobro por escrito.

En estricto aspecto legal, el asunto no tenía tan buena pinta; el bien recuperado era británico, el rescatador español y el lugar del rescate las aguas internacionales. Los españoles querían que los tribunales de su país se hicieran cargo, mientras la Royal Navy prefería una Corte Internacional. Llegados a este punto —o tal vez recordando la derrota de Nelson en Santa Cruz de Tenerife en 1797— el Gobierno inglés remitió a la isla al comandante Paul Madge, experto en relaciones públicas y que llevaba en el maletín un cheque en blanco con la consigna de abonar una «cantidad razonable»; la crónica no cuenta si luego se descontaría de la recompensa del subteniente Watson. El tiempo empezaba a correr en contra, porque las cadenas de la tripulación ya estaban listas, el *Alraigo* había descargado y tenía que seguir viaje, y el almirante embarcado en el *Illustrious* quería recuperar su avión antes de emprender el *Ocean Safari* con el resto de peña de la OTAN.

De esta forma, aunque amenazaba trifulca, la sangre no llegó al río; sólo cuatro días después de la sonora llegada a puerto del *Alraigo* lo hizo el petrolero inglés *British Tay*, de la British Petroleum, al que la *hombrada* de Jabonoso había desviado de su viaje a Dubái para pasar por Santa Cruz a recoger el avión. Las «aguas» legales debían correr más calmadas bajo el puente, porque se había demostrado que la mejor indemnización no la proporcionaría ni la Justicia española ni el Tribunal Internacional, sino, curiosamente, la ley británica, a la que la naviera propietaria del *Alraigo* no dudó en acogerse inmediatamente; hay que suponer que se mandó una velada sugerencia al capitán para que la «tripu» dejara de armar jaleo.

Pero España es como es y, aun así, cuando al fin una grúa capaz de levantar setenta y dos toneladas llegó junto al *Alraigo*, los tripulantes abuchearon a los estibadores y gruístas tildándoles de «esquiroles». Nada podía ya, sin embargo, detener el proceso, y el gran pájaro VTOL despegó de nuevo en vertical de la cubierta improvisada del buque español para pasar a ocupar un cómodo lugar sobre la cubierta del petrolero inglés, que, una vez asegurado el avión, zarpó rápidamente de la capital tinerfeña. Nunca ha quedado claro si la naviera recibió lo suyo, casi medio millón de libras, pero se supone que sí, dada la falta de protestas y denuncias al respecto. Al final, y de hecho, el Sea Harrier fue un verdadero maná que cayó del cielo para la naviera Miñaur y la tripulación del buque.

El resto de la historia es triste, evidenciando que, al final, por mucho rescate que lleves a cabo, el destino clasista no es eludible. El Harrier, al fin y al cabo «niño rico», ha terminado sus días en un museo aeronáutico en Nottinghamshire, donde bostezará de aburrimiento rememorando azarosos tiempos. El *Alraigo*, bestia de carga, siguió su ajetreada carrera bajo mil y un armadores, incluidos los inevitables sin escrúpulos, siendo sus últimos nombres conocidos *Blast* y *Sea Tide*. En la actualidad, si sigue a flote, rondará los cuarenta años, y no deja de ser curioso epílogo que al final haya querido convertirse en tocayo del pájaro exótico, Sea Harrier, al que sirvió de ángel salvador un día.

Capítulo 14

Tesoro de ida y vuelta

La extraña peripecia de un cargamento de plata que fue hundido y se marchó para terminar regresando a su destino (1804)

LA PLATA DE LA *MERCEDES*

La imagen que solemos tener de un tesoro es la del cofre repleto de riquezas y guardado bajo siete llaves, que aguarda su momento depositado en el lugar más seguro, cuya segunda virtud, tras su valor intrínseco, es la quietud. De hecho, los momentos de mayor peligro que suelen correr los tesoros es cuando, forzados por las circunstancias, se ven obligados a viajar, y este riesgo, que tantas desgracias ha costado, es el que ha dado lugar, posteriormente, al dinero «de papel», y, en nuestros días, al electrónico, que puede viajar de un continente a otro, e incluso lo hará al espacio, sin otro riesgo que el fallo de la terminal correspondiente. Concluiremos entonces que como mejor está el oro, la plata o los diamantes es a buen recaudo y gozando de la quietud y el aburrimiento más absolutos.

No obstante, ha habido tesoros que sólo tuvieron muy ocasionalmente este privilegio, y, cuando lo hicieron por largo tiempo, sólo fue en el oscuro y frío fondo del mar. El resto de su existencia se cifró en oscuro ir y venir, continuo y peculiar vagabundeo de un sitio a otro sin otro motivo que el cambio de identidad de su propietario, entre los que, por cierto, no faltaron los de escasa o mala reputación. Así fue con el tesoro de nuestra historia, el llamado «Tesoro de las fragatas» o «La plata de la *Mercedes*», cuyo interesantísimo rastro puede seguirse hasta nuestros días, comprobando por qué extraños vericuetos puede a veces abrirse camino la riqueza hasta acabar llegando, felizmente, a su destino.

La historia de la plata de la *Mercedes* comienza en un lugar tan alejado como el puerto de El Callao, en Lima (Perú) hace doscientos diez años, donde se preparaban para zarpar tres fragatas de la Armada española, *Nuestra Señora de la Asunción*, *Nuestra Señora de Las Mercedes* y *Santa Clara* —*Asunción*, *Mercedes* y *Clara* para nosotros— todas de treinta y cuatro cañones (diecisiete por banda) y al mando del jefe de escuadra don Tomás de Ugarte. La más antigua era la *Asunción*, que tenía veintidós años, y después la *Clara*, con veinte, ambas construidas en El Ferrol con las instrucciones del ingeniero naval francés Gautier, que rigió la construcción naval española hasta 1782; la más nueva —y, por tanto, menos influida por el maestro francés y más por sus sustitutos españoles, Retamosa y Romero de Landa— era la *Mercedes*, que, aun así, tenía a la sazón la respetable edad de dieciocho años.

Estos buques medianos, de muy buena navegación y más sencilla maniobra que un navío de varios puentes o cubiertas, resultaban ideales para el servicio transoceánico, y, especialmente, al que estaban dedicados: el transporte de los caudales de plata de las minas de Potosí a la Península, cuyas sacas llenaban las bodegas hasta alcanzar la cifra de un cuarto de millón de pesos fuertes de plata acuñados a bordo de cada fragata por cuenta del Tesoro Real; conformando así el Real Tránsito de Caudales de la monarquía borbónica, del mismo modo que la Carrera de Indias había traído el oro americano por cuenta de la Casa de Contratación sevillana para la anterior dinastía de reyes Austrias y Habsburgo españoles. Hablamos, pues, de un tránsito de caudales de la mayor importancia estratégica y económica para el imperio español, que, a lo largo de más de dos siglos de existencia, había despertado la codicia y agresividad de otras potencias dominantes, origen de repetidas y oscuras tragedias en las que muchas vidas se perdieron por el vil metal.

Este nuevo caso, por desgracia, no sería una excepción; aunque, gracias a las espléndidas cualidades de los barcos y tripulaciones españolas, los convoyes tesoreros (de los que estos mismos barcos habían formado parte otras veces en sus ajetreadas vidas) llegaban felizmente a Cádiz la mayor parte de las veces, otros sufrían graves tropiezos, ya fuera por circunstancias meteorológicas (tempestades), salud e higiene (epidemias a bordo) o de ataques indiscriminados de enemigos contra los que, teóricamente, se estaba en paz, como sería el caso. En el largo viaje entre El Callao y Montevideo, doblando el cabo de Hornos, las tres fragatas sufrieron de los primeros, viendo prolongado el viaje hasta dos meses y dos días a causa de los temporales en los mares australes. Pero, al final, la plata del Potosí llegó felizmente a la hoy capital uruguaya, donde al gobernador militar, brigadier don José de Bustamante, se le plantearon de forma inmediata varios y considerables problemas.

El primero fue la baja de Ugarte, por enfermedad, (acabó muriendo a finales de septiembre, tras una larga convalecencia) dejando a su cargo toda la responsabilidad del Real Transporte. Bustamante era un veterano marino, que llevaba casi diez años gobernando Montevideo y antes había comandado la famosa corbeta *Atrevida* de la expedición Malaspina en su memorable campaña de exploración transpacífica. Por sí

mismo comprobó que, del resto de las fragatas, la más antigua, *Asunción*, no estaba en condiciones de seguir viaje tras los desperfectos ocasionados en el cabo de Hornos. Por otra parte, muchos de los comerciantes y población civil deseaban trasladarse a España por aquellas fechas, llevando con ellos sus ahorros, una auténtica fortuna que incluso superaba el Tesoro Real, dos millones de plata en pesos fuertes y casi un millón en monedas de oro. La recaudación de impuestos de la Hacienda local hizo, por su parte, ascender lo traído por las fragatas desde El Callao hasta un millón trescientos mil pesos fuertes de plata, completándose así un total, entre dinero público y privado, de cuatro millones trescientos mil pesos fuertes.

La *Clara* y la *Mercedes* eran insuficientes para transportar semejante fortuna, aparte de los pasajeros y su correspondiente bagaje. Afortunadamente para Bustamante, por aquellas fechas recaló en Montevideo la fragata *La Fama*, construida en 1795 en Cartagena y que venía de una fabulosa epopeya alrededor del mundo con la escuadra del general don Ignacio María de Álava, de la que había tenido que separarse, tiempo atrás (no lejos de Mauricio, en pleno océano Indico) por una inoportuna vía de agua. A pesar de ser más nueva que las *Clara* y *Mercedes*, la *Fama* venía también muy tocada por los muchos servicios que tuvo que prestar aquella escuadra en las islas Filipinas, donde dos feroces tifones habían dejado prácticamente todos los barcos de Álava fuera de servicio. Estas tres veteranas, debió reflexionar Bustamante, no eran enemigo para cualquier desaprensivo que pensara apoderarse o tentar el copioso tesoro; así pues, decidió añadir al grupo su propia fragata del destacamento, la formidable *Medea* de cuarenta y cuatro cañones, construida sólo cinco años atrás en El Ferrol, al mando del capitán Piédrola y Verdugo, malagueño de cuarenta y cinco años. Por su parte, la *Fama* estaba a cargo de un expertísimo marino forjado en la adversidad de la mar y la escuadra de Álava, el cartagenero Miguel Zapiain, mientras la *Mercedes* y la *Clara* seguían con sus comandantes titulares, Goicoa y Alesón respectivamente. Él mismo, Bustamante, se colocaría al frente de la importantísima agrupación sustituyendo a Ugarte, para lo que izó su insignia en la *Medea*.



Maqueta de fragata española de treinta y cuatro cañones como las *Clara*, *Fama*, *Medea* y *Mercedes* que traían el tesoro de Lima y Montevideo a la Península en octubre de 1804.

Las cuatro fragatas, realmente, tuvieron que venir repletas hasta los trancaniles. La *Medea*, como más moderna y potente, habría debido estar ligera y desembarazada para poder efectuar ejercicios de tiro y tener buena maniobra, pero acabó trayendo casi millón y medio de pesos en plata y medio millón en oro, aparte de casi dos mil lingotes de estaño y cobre y nueve mil pieles de lobo marino; tampoco se pudo reclutar toda la gente experta necesaria, de forma que el barco más potente de la flotilla en formación estaba en realidad cargado hasta los topes, el sollado repleto de pasajeros y una porción de la gente poco de fiar. Al bueno de Zapiain le endosaron nada menos que seiscientos mil pesos en plata y casi doscientos cuarenta mil en oro, además de ¡quince mil pieles! La *Clara* recibió a bordo más de medio millón de pesos en oro de particulares y un cuarto de millón en plata, siendo la *Mercedes*, en realidad, la que vino con carga más homogénea, pues traía casi ochocientos mil pesos fuertes en plata, del estado y particulares: auténtico y brillante tesoro por el que la posteridad libraría toda una batalla campal, sobre la mar y en los tribunales.

LA TRAMPA QUE TRAJÓ UNA GUERRA

Tras largos preparativos, cuidadosa carga y estiba, y puestos los buques a son de mar, las cuatro fragatas, *Medea*, *Fama*, *Clara* y *Mercedes*, quedaron listas para zarpar a comienzos de agosto de 1804. Realizaron la travesía de Montevideo a Cádiz en cincuenta y siete días de mar, informándose Bustamante en todo momento, por los buques que iban encontrando, de cuál era la situación política en Europa, que podía afectar de lleno a un transporte estratégico como el suyo. En efecto, así era; desde que se firmó la Paz de Amiens en 1802, España estaba completamente ligada a Francia por dos nefastos tratados firmados en 1800 y 1801 (San Ildefonso y Aranjuez) entre el primer ministro español, Godoy, y el autoritario Primer Cónsul francés, Napoleón Bonaparte. Se sabía que, en virtud de estos tratados, el gobierno español de Carlos IV financiaba abyectamente al francés, entregándole material militar y navíos de combate, poniendo además a su disposición puertos e infraestructura. Mientras la Paz duró, no pasó nada, pero pronto (mayo de 1803) Inglaterra y Francia volvieron a estar en guerra, lo que situaba a España en difícil posición, pues, aunque se declarara neutral, de hecho era aliada de los franceses por las consecuencias de los tratados antedichos.

No cabe mayor ni más peligrosa torpeza que la de la diplomacia española de entonces. Los británicos, bien informados de la llegada de Bustamante a primeros de octubre, tenían la certeza de que gran parte del dinero que traía acabaría en manos de su feroz enemigo, Francia. Así que el Almirantazgo inglés, avisado por el almirante que bloqueaba El Ferrol, lord Cochrane, de que los españoles se disponían a unirse a la escuadra del almirante Goudon, refugiada por epidemia en dicho puerto, decidió aprovecharlo como excusa para, sin aprobación del Parlamento, tender una trampa a Bustamante remitiendo al estrecho de Gibraltar una escuadrilla de cuatro fragatas. Se trataba, así, de contar con buena excusa para justificar luego una tropelía en tiempos de paz; también la aparente «igualdad de fuerzas» debía ayudar a que el Parlamento fuera indulgente con lo que sucediera. Pero, en realidad, era lo mismo que había venido sucediendo durante trescientos años, desde que la Royal Navy de la reina Isabel I acudiera en 1591 —al mando del conde de Suffolk— a las Azores para apoderarse de una flota anual de Indias cargada de tesoros. Lo que, por cierto, y hasta la fecha, Inglaterra sólo había logrado dos veces: Tenerife en 1657 y Vigo en 1702.

No hay dos sin tres, por desgracia, balance con el que Gran Bretaña cerraría su perentorio y febril balance de «cazador de flotas»: una cada cien años. Por lo que respecta a la presunta «igualdad de fuerzas» sólo decir que el buque insignia del comodoro Graham Moore, asignado a la acción, era la fragata *Indefatigable* de cuarenta y seis cañones, en realidad un navío pequeño «rebajado»; mientras que las *Lively*, *Medusa* y *Amphion*, que la seguirían al mando de los capitanes Hamond, Gore y Sutton, tenían, respectivamente, cincuenta, cuarenta y dos y cuarenta y seis

cañones. Ni que decir tiene, no llevaban carga ni pasajeros, y estaban bien adiestradas y listas para el combate; pero su mayor diferencia con las fragatas españolas, en lo que a la letra pequeña se refiere, es que todas estaban dotadas de al menos una docena de carronadas de treinta y dos libras —cuarenta y dos las del *Indefatigable*—, unos cañones de gran boca de fuego inventados por las forjas Carron que eran demolidores combatiendo a corta distancia. En lo que sigue, marcarían la diferencia.

Como siniestros cazadores, la madrugada del 5 de octubre los buques británicos merodeaban por aguas del cabo de San Vicente, por dentro del golfo de Cádiz, con viento flojo del norte-noroeste, momento en que avistaron la flota de Bustamante a sotavento. Este acababa de lograr la recalada sobre la sierra de Monchique, a las 7:00 horas, arrumbando al este para llegar a Cádiz. Bustamante era conocedor, por dos bergantines con los que se cruzó el 30 de septiembre, de que una división inglesa bloqueaba a otra francesa en Cádiz, por lo que, en principio, la aparición de los buques británicos no debió extrañarle demasiado; sin embargo, dado el cargamento que llevaba en las bodegas, sospechó cuáles eran sus intenciones, ordenando a las 8:00 zafarrancho de combate y formando la línea con la *Fama* al frente, seguida de las *Medea*, *Mercedes* y *Clara*. Sobre esta línea se abatieron, como grandes rapaces, los buques de Moore por este orden, *Medusa*, *Indefatigable*, *Amphion* y *Lively*, situándose a «tiro de pistola» aunque mejor habría sido decir a «tiro de carronada». El tesoro, como podemos ver, se balanceaba en aquel momento en el alero de la forma más inestable.

Tuvo entonces lugar un pequeño sainete que incluso habría tenido gracia de no terminar trágicamente: la *Medusa* ordenó en portugués a la *Fama* fachear y detenerse; Zapiain respondió que no lo podía hacer sin orden superior del navío que seguía sus aguas. La orden se repitió otras tres veces y, como fuera ignorada, la *Indefatigable*, aproximándose a la *Medea*, disparó un cañonazo con bala que hizo detenerse a Bustamante inmediatamente; facheada su matalote de proa (la *Medea*), la *Mercedes* tuvo que salir de la línea para no abordarla. En seguimiento de esta indefensa dama y su tesoro partió la *Amphion*, dispuesta a que no escapara ni un solo peso fuerte de plata, mientras la *Lively* cubría a la *Clara* y un parlamentario en bote se desplazaba de la *Indefatigable* a la *Medea*. Para asombro de Bustamante, el mensajero sólo traía nuevas órdenes del comodoro Moore: seguir sus aguas con las fragatas hasta Gibraltar si quería evitar daños. Indignado por aquel requerimiento de tiempo de paz (que significaba, de hecho, el robo del inmenso tesoro perteneciente al Estado y particulares por buques de una Armada oficial) el español, desprendiéndose del mensajero, mandó izar la señal «hay peligro».



Detalle anterior de la fragata *Diana* similar a la *Nuestra Señora de las Mercedes*, mostrando sus líneas de agua. Maqueta de Félix Sorli.

Visto el cariz que tomaban las cosas, convencido de que no sometería por las buenas a Bustamante y aprovechando que sus fragatas se encontraban a «distancia óptima» para las carronadas, sobre las 9:00 Graham Moore ordenó abrir fuego, acción que a Inglaterra le costaría la neutralidad española y, a España, la práctica totalidad del tesoro y casi tres centenares de muertos civiles y militares. Las carronadas hicieron su efecto, ocasionando siete muertos a la *Clara* y dos a la *Medea*, mientras en la *Fama*, Zapiain, siempre audaz y curtido en la escuela de Álava, se deshizo de la *Medusa* y ordenó dar vela para escapar. Lo más horrible, sin embargo, sucedía por sotavento de ambas líneas, donde la *Amphion*, disparando ferozmente sus dieciocho carronadas y dos obuses sobre la *Mercedes*, ocasionó la voladura de los pañoles de municiones de esta fragata, que se fue a pique en la trágica mañana con una estremecedora explosión, llevándose 249 muertos entre los que estaba la señora de Alvear y sus siete hijos, además del completo cargamento de ochocientos mil pesos fuertes de plata. Sólo cincuenta náufragos pudieron ser rescatados.

Había quedado la *Amphion* por sotavento de la *Medea* que, por el otro costado, tenía a la *Indefatigable*, quedando el buque insignia español completamente sitiado. Para colmo, cuarenta servidores de la batería corrieron a refugiarse en la enfermería, dejando parte de los cañones de la *Medea* desiertos, lo que comprometía aún más una resistencia desesperada. Don José de Bustamante, seguramente conmovido por la tragedia del mayor general don Diego de Alvear y Ponce —que, embarcado en la *Medea*, acababa de ver saltar por los aires, a bordo de la *Mercedes*, a toda su familia

— de acuerdo con su capitán, Piédrola, decidió arriar bandera; para entonces, ya se había rendido la *Clara* a la *Lively* sin demasiada resistencia, así que Moore pudo mandar esta fragata, muy rápida, a la caza de la *Fama*. Zapiain casi había conseguido ponerse a salvo cuando cayó, derribado por los disparos, el palo de mesana de esta fragata, dejando el buque prácticamente sin gobierno. Fue quien mejor combatió, a juzgar por los muertos, once en total antes de rendirse.

La perversa trampa del almirantazgo inglés se había cerrado sobre la flota del Real Tránsito de Caudales de 1804. En total, aquella inmensa felonía de concebir un plan contra un país no beligerante se saldó con el premio de más de tres millones de pesos fuertes en plata y oro para el erario británico, además de tres fragatas que los británicos nunca devolvieron. La ultrajada España, desde luego, declaró la guerra a Inglaterra, para dicha de Napoleón Bonaparte. Como las ajetreadas *Clara* y *Fama* no sirvieron de mucho a sus captores, tuvieron que conformarse con la magnífica *Medea*, prácticamente nueva y con muy pocos daños, que les compensó de sobra. Rebautizada *Imperieuse*, y en manos precisamente de lord Cochrane, cosecharía no pocos laureles (muchos de ellos a costa de los franceses) durante la guerra de la Independencia. Por lo que respecta a indemnizaciones, cuando España pasó al lado de Gran Bretaña tras la invasión francesa de 1808 apenas se lograron recuperar poco más de doscientos cuarenta mil euros, menos del siete por ciento de los tres millones y medio de pesos que los británicos se llevaron.

Pero en el fondo del mar, no lejos del cabo Santa María, frente al Algarve portugués (próximos a las marismas de Faro), quedaron aún, en el pecio de la *Mercedes*, ochocientos mil pesos de plata que no habían logrado alcanzar su destino, Cádiz. Aunque, de forma increíble y tras una peripecia que nos ocupará en adelante, este propósito no podía considerarse, ni mucho menos, desesperado.

FINTA PARA DESPISTAR A UN GOBIERNO

Más de doscientos años durmieron los pesos fuertes de plata un largo y húmedo sueño frente al mencionado cabo, sin posibilidad alguna de moverse y en aguas de profundidad indeterminada. A finales del siglo xx, el pecio de la *Mercedes* estaba en la agenda de todos los cazatesoros sumergidos del mundo, gremio que ya había dado varios millonarios con otros barcos españoles, como Kip Wagner o el célebre Mel Fisher, famosos y ricos con el hallazgo de tesoros procedentes de pecios de galeones

hundidos en las playas y cayos de Florida.

Para estos ávidos «emprendedores» había, no obstante, un problema: justo por las mismas fechas, numerosos países estaban revisando sus leyes sobre la Protección de Patrimonio Cultural Subacuático, con dos objetivos: el establecimiento de leyes internacionales para que se respetara como propiedad del estado titular los barcos de la Armada sumergidos —con todo su contenido— a cuyos restos no se hubiera renunciado y, sobre todo, con el fin de que no se allanaran y saquearan yacimientos arqueológicos de enorme valor histórico y patrimonial con único propósito mercantilista.

Como «aviso a navegantes», España, uno de los países más involucrados en el tema (por el número de sus barcos hundidos en todo el mundo y, en especial, junto a sus costas), después de contemplar perpleja auténticos expolios y saqueos de su patrimonio histórico como los mencionados de Florida o el perpetrado en 1978 por Burt Webber en el llamado banco de La Plata (al norte de la República Dominicana), decidió tomar en serio el tema personándose en 1998 como parte interesada ante la Corte de Apelaciones del Distrito Cuarto de los Estados Unidos cuando la empresa Sea Hunt, del empresario cazatesoros Ben Benson, solicitó en exclusiva los derechos de extracción para los pecios de las fragatas *La Galga* y *Juno*, hundidas, respectivamente, frente a las costas de Florida y Virginia con sendos tesoros en su interior.

Para sorpresa de todos, la justicia estadounidense reconoció la propiedad española sobre estos pecios frente a sus costas, fallando en contra de Benson. A partir de ese momento, quien se planteara la recuperación y extracción del tesoro de la *Mercedes* debía prepararse para librar, aparte de la batalla técnica y subacuática, otra compleja contienda legal, lo que exasperaba no sólo a oportunistas como Benson, sino a corajudos veteranos como Webber, que decía que «debía dejarse el trabajo a los profesionales»; es decir, a él mismo. Es sabido, no obstante, que, por muy difícil que sea robar un banco, y aun tomando todas las medidas de seguridad, siempre hay algún atrevido que piensa que lo logrará. En el caso de la *Mercedes*, el audaz que se creyó más listo que los demás fue el señor Greg Stemm, presidente de la potente empresa cazatesoros estadounidense Odyssey Marine Exploration que, tras revisar todos los extremos del caso, trazó, con sus colaboradores, un singular plan.



Bauprés de gran velero de altura en navegación; los navíos y fragatas españoles asumían larguísimas travesías desde el Pacífico occidental y las islas Filipinas hasta España.

Se trataba de sentar desde el principio las bases para superar los dos grandes «obstáculos» que se interponían entre Odyssey y el tesoro de la *Mercedes*: las complicaciones técnicas, que se afrontarían con los impresionantes medios técnicos de la empresa, y las complejidades legales, que se contrarrestarían interponiendo los derechos de un estado frente a otro. Nada hace pensar que se valoraran las graves implicaciones diplomáticas que podía traer un proceder semejante, lo que da una idea de la relevancia internacional que tenía España en aquel momento y la absoluta falta de escrúpulos de la empresa cazatesoros.

Lo que se concibió, en suma, fue un inmenso engaño, una farsa que hiciera «picar» a España y complicarse la vida mientras Odyssey se dedicaba a expoliar el pecio de la *Mercedes*. El caballo de Troya introducido en aguas españolas era el pecio de un navío inglés de ochenta cañones, el *Sussex*, que se presumía hundido en un temporal en aguas del estrecho de Gibraltar —en concreto, a diez millas de Ceuta y ocho de Punta Europa— en 1764 con un presunto tesoro de diez toneladas de oro y cien de plata para el soborno del duque de Saboya. Evidentemente, el pecio quedaba fuera de las tres millas reclamadas por el Gobierno de Gibraltar, encontrándose en aguas jurisdiccionales españolas; pero, al ser un buque de la Royal Navy, sólo Inglaterra tenía derecho a su contenido.

Odyssey propuso al Ministerio de Defensa británico la localización y explotación del pecio, primero con el nombre de Proyecto Cambridge y después, con el más siniestro de Black Swan («Cisne Negro»). El Gobierno británico aceptó y, para evitar

complicaciones diplomáticas, a través de un bufete español de abogados se solicitaron a la Administración española los permisos correspondientes, concedidos en la primavera de 1999. El permiso incluía tres condiciones, actuar exclusivamente sobre el pecio del *Sussex*, trabajar con un solo barco de Odyssey (el *Seahawk*) y permitir un inspector del Ministerio español de Cultura a bordo cuando se considerara necesario. El permiso fue renovado los años siguientes, comunicando Odyssey, en 2001, que había localizado una docena larga de cañones y un ancla. El misterio parecía atractivo, pues ¿qué buque era el hundido en aguas del Estrecho realmente?

Para entonces, ya se habían producido las inevitables complicaciones burocráticas: ese mismo año, la Junta de Andalucía solicitó la anulación del permiso por ser ella la competente. Dicha competencia fue reconocida y rebatida en el Consejo de Ministros, dadas las implicaciones internacionales que podían traer la posible intromisión gibraltareña o del Reino Unido. En efecto, como Odyssey había previsto, esto no tardó en producirse: en septiembre de 2002, Odyssey y el Gobierno británico firmaron un acuerdo para la extracción de los restos del pecio del *Sussex*. El cazatesoros se consideró suficientemente fuerte para saltarse el permiso concedido por España, incorporando un nuevo barco de trabajo, el *Minibex*, y obviando llevar a bordo supervisores españoles. La nueva guerra había comenzado, y el tesoro de la *Mercedes*, de nuevo, comenzaba a balancearse peligrosamente en el alero.

EL EXPOLIO DE LA *MERCEDES*

Las autoridades españolas respondieron en 2002 a la violación del permiso con la expulsión de los buques cazatesoros. La medida sólo tuvo eficacia apenas un año, pues en junio de 2003 llegó un barco más grande de Odyssey, el *Ocean Boomer*, que comenzó a operar, con toda impunidad, desde Gibraltar. Pero en noviembre la Guardia Civil lo atrapó en aguas españolas, abordándolo y expulsándolo de nuevo. El cazatesoros no se arredró: a fines de 2004 regresaban con el *RV Odyssey*, expulsado de nuevo por la Guardia Civil en febrero de 2005. Pero, de forma que nadie podía sospechar, Odyssey estaba logrando su propósito: mantener en aguas mediterráneas del Estrecho de Gibraltar una presencia continua con cobertura legal y apoyo incondicional de Gibraltar en la búsqueda de un pecio «fantasma» de derechos reconocidos para un estado diferente del titular de las aguas jurisdiccionales. Así creaba un punto de fricción con España sobre el que esta debía concentrar toda su

atención, mientras, al otro lado —en el Atlántico— Odyssey, con otros de sus buques, expoliaba tranquilamente el pecio de la *Mercedes*.

En 2006, las hostilidades se recrudecieron: mientras el mejor buque del cazatesoros, *Odyssey Explorer*, llegaba a Gibraltar —acompañado del menor y más disimulado *Ocean Alert*— por parte española entraban «en combate» la Armada, con la veterana corbeta *Descubierta*, y los medios de comunicación: desde Sotogrande, donde residía, el periodista náutico Lorenzo Sarmiento denunciaba el trabajo del *Explorer*, con su robot submarino *Zeus*, llevando a cabo doscientas sesenta y dos inmersiones y tres mil quinientas horas de trabajo. Del *Alert* nada se sabía, pero hoy podemos sospechar claramente dónde se encontraba. Se trabajó durante toda la primera mitad de 2007 sin que el gobierno español hiciera nada, hasta que, finalmente, en octubre, la *Descubierta* y la patrullera de la Guardia Civil *Río Pisuerga* detuvieron el *Odyssey Explorer* a cuatro millas de Gibraltar, llevándoselo a Algeciras, donde el juzgado número 3 de la Línea de la Concepción lo inmovilizó para llevar a cabo un registro.

Era tarde, porque pronto se desvelaba amargamente el misterio: todo el expolio se había perpetrado meses atrás. Lo único que hacía el *Explorer* era lo mismo que había venido haciendo durante todo el año: servir de «cebo» ante la autoridad española mientras otro barco de la empresa cazatesoros desvalijaba el pecio de la *Mercedes*. Ya durante el mes de mayo, y en redes, Odyssey anunció la venta de ¡medio millón! de monedas, con un peso de diecisiete toneladas, que había extraído del fondo del mar en lugar indeterminado. Las monedas presentaban acuñación en Perú a finales del siglo XVIII, es decir, se trataba de pesos fuertes de plata: el tesoro de la *Mercedes*, por un valor total a la sazón de trescientos setenta millones de euros. El expolio no se habría podido cometer sin la complicidad de Gibraltar, desde cuyo aeropuerto, en abril y mayo de 2007, partieron dos aviones fletados por Odyssey cargados con el tesoro que, desde el pecio de la fragata al sur del cabo Santa María, a pocas millas de Cádiz, volaban ahora de vuelta a América, de donde tal vez no regresaran jamás.

De nuevo España había sido engañada, sorprendida y ¿derrotada? En aquel momento, muy pocos habrían dado nada por la recuperación del tesoro, pero el gobierno español, cumpliendo con su obligación, decidió emprender las acciones legales oportunas, amparado por la anterior sentencia favorable de las fragatas *La Galga* y *Juno*. Por su parte, la victoriosa Odyssey, preparándose para la nueva «batalla», tomó todas las medidas legales posibles para defender sus «derechos de hallazgo», propalando una auténtica nube de humo y confusión en torno a la procedencia del tesoro, que, según ellos, tenía su origen en una gran variedad de pecios. Sería la última batalla.

VEREDICTO FINAL

España encargó del caso al competente abogado estadounidense James Goold, de prometedor apellido y artífice del éxito legal anterior con *La Galga* y *Juno*, que lo llevó ante la Corte del Distrito de Florida, división de Tampa. Lógicamente, el punto clave era la localización del tesoro, y Odyssey, tras su bonita cortina de humo ante la prensa y en documentales de los que Stemm se convirtió en gran estrella, no se atrevió a mentir ante el juez: los 574.553 pesos de plata procedían de un lugar situado cien millas al oeste del estrecho de Gibraltar, a una profundidad de mil cien metros. Apoyándose en ello, y aportando todos los datos del combate de cabo Santa María de 1804, España pudo demostrar sin posibilidad de equivocación la identidad de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, perteneciente a la Real Armada española, a cuyos derechos nunca se había renunciado. Por lo tanto, de acuerdo con la legislación vigente, el tesoro le pertenecía.



Pintura de la fragata *Mercedes* explotando en el combate de Cabo Santa María (5 de octubre de 1804). Las otras tres fragatas fueron capturadas y la *Mercedes*, con el tiempo, saqueada.

El 3 de junio de 2009 el juez Mark A. Pizzo reconoció que los restos de la *Mercedes* habían permanecido en su lugar con todos los intereses españoles a salvo por las leyes, garantías que Odyssey había violentado; por lo tanto, la empresa cazatesoros debía devolver a España, en el plazo de diez días, todas las monedas de plata recuperadas del fondo del mar. Por supuesto, Odyssey recurrió, pero la sentencia fue confirmada el 22 de diciembre de 2009 por el juez Steven D. Merryday, de la Corte de Apelación de los Estados Unidos. También los arqueólogos españoles presentaron en la Línea de la Concepción una querrela criminal contra Odyssey y su presidente por contrabando de bienes arqueológicos, daños al Patrimonio y destrozos

en yacimientos. El accionariado de la compañía tendría tiempo para meditar sobre la conveniencia de mantener en la presidencia individuos capaces de semejante proceder.

Por lo que respecta a España, increíblemente, y en «tercer round» —por fortuna incruento, a diferencia del primero— ¡había ganado! Durante la jornada, que no dejó de tener una gran emoción para muchos españoles que siguieron el caso en el programa de Televisión Española *Informe Semanal*, dos aviones Hércules del Ejército del Aire español volaron a comienzos del año 2013 del aeropuerto de Torrejón (Madrid) al de McDill, en Florida, desde el que trajeron, de vuelta a España, los 574.553 pesos de plata y 212 escudos de oro restantes del tesoro de la *Mercedes*, que, por fin, depositados en las cajas fuertes del Museo Arqueológico Nacional, y para tranquilidad de los honestos Ugarte y Bustamante, llegaban felizmente a su destino. La lección, a recordar, esperemos que sirva para otros casos: un misterio artificialmente creado por desaprensivos puede servir para encubrir saqueos del Patrimonio Marítimo como el de la plata de la *Mercedes*.

Capítulo 15

Salto a tierra

El barco que intentó pasar sobre una isla (2012)

UNA RUTA MUY TRILLADA

Dentro de las islas Baleares, las Pitiusas (Ibiza y Formentera) conforman un pequeño grupo reconocible por sus propias señas de identidad; los antiguos las llamaron así a causa de los pinos, que, en su día, antes de que llegara el hombre arrasando todo a su gusto, debieron ocupar todo el espacio disponible, colinas, montañas y valles, llegando incluso a la orilla del mar. Aún es posible, de madrugada, acercarse navegando a Ibiza y que la leve brisa terral haga llegar hasta nosotros un penetrante aroma a pino.

Aunque Ibiza tiene montañas y Formentera es plana, hecha de ángulos y promontorios (de donde viene su nombre romano), ambas islas podrían estar unidas por un istmo imaginario donde, en realidad, se hallan los famosos pasos naturales que las separan, llamados Freus, palabra que significa «estrecho». Los Freus son tres — Grande, Mediano y Chico— los dos últimos prácticamente descartables para la navegación, pues en el Chico rompen las olas cuando hay mar, y el Mediano presenta sondas de menos de cuatro metros. Si quieren pasar del ámbito espléndido de Formentera y Es Vedrá a la costa meridional de Ibiza, los barcos han de centrar su atención en el Grande, una «ranura» de una milla de ancho y entre ocho y diez metros de calado, con un bajo balizado de poco más de seis, el D'en Pou. A pesar de lo estrecho del paso, es muy transitado por todo tipo de embarcaciones de recreo y también por el tráfico mercante y de pasajeros que, desde la Península, se dirige a la capital de Ibiza, la Vila, que cuenta con una deslumbrante ciudadela medieval y un

puerto presidido por el ceñudo faro Botafoch.



Las fotografías de barcos intentando pasar sobre tierra siempre han resultado espectaculares; aquí el *Princess Mays* de 1910, accidentado, no sin parecido con el del *Maverick II* en febrero de 2012.

En cualquier caso, abordar los Freus de día no tiene otra complejidad que el intenso tráfico en una vía en la que no rige semáforo alguno; de noche es otro asunto completamente distinto, aunque superable con modernas ayudas a la navegación, radar o navegador GPS. Como cualquier otro estrecho, se toma con mucha más seguridad perpendicularmente, es decir, en sentido este-oeste o viceversa, ya que el paso se extiende de norte a sur. Sucede, sin embargo, que Marina Formentera y La Savina quedan al sur, del lado occidental, y la Vila de Ibiza al norte, en la parte oriental; así que la frecuentadísima y muy trillada ruta (sobre todo en verano) de Ibiza a Marina Formentera ha de realizarse de forma oblicua, recorriendo toda la longitud del Freu para atravesarlo. La forma menos segura de las posibles, no sólo por ser obstáculo para el tráfico que cruza ortogonalmente, sino también porque exige ceñirse a la costa tanto de Ibiza por el sur (con los Freus Mediano y Chico escondidos entre un berenjenal de islas e islotes) como de Formentera por el norte, donde está la famosa isla de Espalmador.

El Freu Grande, en concreto, se extiende entre la isla de Ahorcados, al norte, hasta la de Puercos, al sur, ambas con su correspondiente faro. Si cruzamos por medio, de oeste a este, nada debe preocuparnos salvo la baliza D'en Pou; pero si venimos, oblicuamente, a cruzar de norte a sur, debemos vigilar, primero, todas las islas e islotes próximas al puerto de Ibiza, como los Dados y las islas Malvins; luego, el islote Es Caragolé y Las Negras antes de Los Ahorcados; finalmente, cruzando el Freu, el bajo D'en Pou, isla Puercos y el islote que está pegadito por el otro lado,

«raso de piedra» según el Derrotero, llamado isla Sa Torreta, que incluso tiene un diminuto abrigo. Aunque sea pequeña, se trata de una roca muy dura, sobre la que una embarcación nunca debería tratar de pasar; sin embargo, en pleno siglo XXI, y con todas las cartas náuticas y ayudas a la navegación disponibles, un pequeño transbordador, el *Maverick II*, el 16 de febrero de 2012 intentó saltar sobre ella: curioso incidente en el que este moderno barco pareció querer renunciar a su naturaleza para pasarse a la élite de la equitación.

MODERNIDAD, VELOCIDAD Y PASAJEROS

Construido en Italia por SNAV, el pequeño *Maverick II*, de casi cuarenta metros de eslora y cuatrocientas cuarenta y dos toneladas de desplazamiento, responde técnicamente más al concepto de *feeder* o «alimentador» que de barco de pasaje; en efecto, realmente debía su existencia a que Formentera carece de aeropuerto. Por lo tanto, la conexión entre el de Ibiza y Marina Formentera-La Savina debe hacerse añadiendo una pequeña travesía por mar de once millas servida tradicionalmente por los famosos *arlequines*, transbordadores bien conocidos por todos los que frecuentábamos la zona.

Eran, sin embargo, barcos lentos, que podían emplear en la travesía más de una hora a añadir al viaje de avión; la necesidad de reducir este molesto «añadido» hizo aparecer por aquellas aguas algunos modernos transbordadores entre los que estaba el *Maverick*, con capacidad para doscientos cincuenta pasajeros y de velocidad comercial próxima a los treinta nudos. De entre la polifacética gama de modernos recursos para volar sobre las aguas, como *hidrojets*, *aerofoils*, deslizadores Efecto Burbuja o retropropulsados, el *Maverick* presentaba una atractiva configuración de casco en catamarán con un *waterjet* —turbina a reacción— en cada casco, accionados por sendos motores diésel de dos mil kilovatios cada uno. Por lo demás, recordemos que *Maverick* es el nombre de un misil de aviación estadounidense (luego adoptado por numerosas madres del ámbito hispano para sus hijos) de donde cabe deducir que se trata de un nombre comercial que sugiere rapidez y modernidad.

De hecho, conocemos hasta la configuración de la cabina de mando del *Maverick*, con los aparatos a disposición de ambos «pilotos»: en el asiento de la izquierda, el capitán tenía el GPS, la sonda y el radar. Entre ambos, el sucedáneo de la clásica aguja o compás, repetidor de rumbo, y, al lado derecho, el primer oficial manejaba el

reproductor con la carta náutica electrónica, el aparato de visión nocturna y la identificación automática (SIA). Por algún sitio debía andar también el aparato de radio VHF con llamada selectiva digital, además de la clásica imagen de los niños o la estampita con la Virgen del Carmen. Sentado ante tan completo arsenal y con dos Waterjets a tu espalda capaces de catapultarte a ti y dos centenares de asombrados pasajeros a casi treinta nudos, un profesional cualificado puede sentirse tranquilo y seguro, disponiendo de todo lo necesario para hacer cómodas y rápidas travesías sin mayor riesgo. Como la tripulación era escasa (seis personas), capitán y primero se repartían el trabajo de pilotaje; el capitán realizaba atraques y desatraques dentro de puertos a veces congestionados como Ibiza y Marina Formentera y la navegación se hacía por relevos, llevando el capitán el barco a Marina Formentera y trayéndolo el oficial al regreso; así venían ejecutándolo —conviene no olvidarlo— durante largo tiempo, sin sospechar lo que una fría noche de febrero tenía el azar dispuesto para ellos.

SENTIDO Y SENSIBILIDAD

Algo en lo que la moderna sociedad tecnológica no suele reparar cuando convierte los barcos en aviones, los coches en ordenadores y los aviones en autobuses es todo lo bueno que se ha podido ir perdiendo por el camino; en el caso que nos incumbe y con respecto a un sencillo barco velero, diremos que quien pilote un artefacto como el *Maverick*, encerrado en su cabina repleta de bonitos aparatos, carece de algo tan simple como el sentido de la mar y el viento, fundamental para el marino, y que el navegante de un barco de vela, sentado a pocas decenas de centímetros del agua y a cielo abierto, experimenta a veces con más intensidad de la que desearía.

En una fría noche de invierno como aquella, con viento de poniente de fuerza cuatro Beaufort y marejada por la banda de estribor, una clara sensación de húmeda hostilidad habría sido inevitable; incluso con mucho menos viento, y surcando en plena noche las aguas de la bahía exterior de Formentera (la del oeste) o la del interior de la Vila de Ibiza, se percibe claramente la fuerte corriente que los vientos predominantes del este o el oeste hacen llegar hasta allí; el velero que pretenda remontarlos habrá de esmerarse si pretende avanzar sobre su derrota. Pero, en caso de ir encerrados en una comfortable cabina, sólo nos daremos cuenta de lo que nos va arrastrando esta corriente si un Registrador de Datos de Travesía (RDT) nos marca

nuestra trayectoria sobre la carta; aparato del que, por cierto —según consta en el informe oficial— carecía el *Maverick*. Se decidió, también, no utilizar el GPS; la única alternativa socorrida habría sido la cuasicuaternaria carta de navegación de papel sobre la que ir trasladando sucesivas posiciones, actividad esta que, por sencilla, engorrosa y casi vergonzante (de verlo algún pasajero), debía también obviarse en la susodicha cabina del transbordador *waterjet*, más aun cuando la travesía se limitaba a un cuarto de hora largo y no era cuestión de embarrarse con lápices, compás de puntas y *plumières* en tan corto espacio de tiempo, teniendo el oficial, además, una hermosa pantalla con la carta electrónica a su disposición. Esta, al parecer, tampoco debía ser capaz de informar de los efectos sobre tan novedoso buque de la vieja y ceñuda corriente del este (recuerden los apuntadores inevitables —de la escuela náutica— que el viento se nombra de donde viene, poniente en este caso, y la corriente, a donde va).



Moderno puente de mando en configuración «piloto-copiloto» con pantallas de muestra de los datos tomados por las ayudas a la navegación. El contacto directo del moderno marino con el exterior ha acabado siendo igual a cero.

Tampoco debieron ayudar mucho a la percepción extrasensorial dos personajes que, según se confesó en el informe oficial, encontraron acomodo aquella noche en la cabina: el inspector de la casa armadora y, cómo no, el jefe de máquinas, que —tratándose estas de los mencionados *waterjets*— de los cuatro debía ser el de más alta cualificación académica (de ingeniero técnico para arriba), siendo ambos, por ello, de muy difícil y poco diplomático desalojo. El buque debió salir del puerto de Ibiza sobre las 19:30 de la tarde, ya noche, en febrero, sin tener para nada presente el espectro del *Costa Concordia*, estrellado el mes anterior (2012) en las lejanas aguas de la isla de Giglio con gran mortandad de personas. La coyuntura era rutinaria,

escasos los pasajeros de estas fechas, y las condiciones meteorológicas nada del otro jueves. Además, durante el primer tramo de travesía, hasta el Freu Grande que había que cruzar, el transbordador quedaba a redoso del viento y la corriente —de la que debieron olvidarse por completo— gracias a la costa de Ibiza y el grupito de islas hasta Los Ahorcados.

Este viento, sin embargo, y la corriente en la milla del Freu, fueron suficientes (según se demostraría posteriormente) para que el *Maverick* se desviara (abatiera) 0,1 millas —casi doscientos metros— a babor, sin que el responsable (se supone el capitán, en trayecto de ida) se apercibiera de ello, lo que nos da buena referencia del interés de la conversación con los «invitados». Así que el *Maverick II*, de forma completamente inadvertida, si ya ejecutaba una derrota ceñida y con pocos márgenes habitualmente dada la costumbre y el «dominio» adquirido en la travesía, se encontró tomando los Freus más al sur de lo previsto y prácticamente «arañando» la costa y obstáculos del otro lado, donde, no lo olvidemos, estaba la ya nombrada isla de Sa Torreta.

La impresión debió ser de las que hacen época: con gran estrépito y cacharrería, en medio de la oscuridad, el veloz transbordador, lanzado a veintisiete nudos, «saltó a tierra» sobre Sa Torreta, que, afortunadamente, ofrecía una superficie plana y a propósito para «aterrizaje» como aquel. Incluso se diría que, queriendo asemejarse a un Harrier de despegue vertical, el *Maverick*, presa de la quimera de la noche, quiso convertir Sa Torreta en rampa de *sky-jump* para saltar a los cielos. La lógica de la física, con sus enojosas resistencias al rozamiento, afortunadamente no permitió tal cosa, pues de haberlo hecho, aunque contaba con *waterjets*, al artefacto le faltaban las alas, y el bofetón hubiera sido de los de achatarrar por completo en trizas con gran número de víctimas. ¿Cómo pudo un moderno buque de pasajeros verse envuelto en semejante y peligroso incidente? Lo cierto es que, durante mucho tiempo, fue un misterio. Reproducimos a continuación de forma textual el Informe Técnico S-38/2012 del Ministerio de Fomento acerca del incidente que no deja lugar a dudas:

La comisión no ha apreciado causas técnicas como desencadenante del accidente y ha concluido que el mismo se produjo como consecuencia de la falta de mantenimiento de una eficaz vigilancia visual del capitán y del primer oficial del buque, al distraerse con la presencia de una persona ajena a la dotación de guardia en el puente de gobierno. El capitán y el primer oficial no hicieron uso de la sonda del equipo de visión nocturna ni programaron la ruta en el GPS con indicador de desviación de rumbo. La Comisión considera que la no utilización de estos equipos de ayuda a la navegación disponibles a bordo contribuyó a que sucediera el accidente.

Todo sucedió a las 19:55 horas, y, al quedar el catamarán en seco, pasada la sorpresa de la primera impresión el capitán decidió parar los motores. De los veintisiete pasajeros que iban a bordo sólo uno estaba levemente herido por el frenazo, pero los daños del barco eran importantes, especialmente en el casco de babor, con desgarros y abolladuras, además de fisuras en los tanques de combustible interiores por donde se salía el gasoil. A las 20:03 se pidió socorro a Salvamento

Marítimo y cuarenta minutos después llegaban al lugar de los hechos el remolcador *Marta Mata*, la embarcación de salvamento *Salvamar Markab* y un helicóptero. Para entonces, y no sin dificultades, se había empezado a desembarcar pasajeros a la superficie de la isla, de donde pasaban a una zodiac que los fue trasladando a las embarcaciones de salvamento. Tras comprobar que el buque estaba firmemente asentado sobre Sa Torreta, y que el vertido era de muy escasa importancia ecológica, allí quedó el *Maverick II*, poco más de tres meses sobre su pedestal hasta que, a finales de mayo, una enorme grúa lo colocó en una pontona que el buque *Gorgos* remolcó a puerto.

Felizmente, el incidente concluyó sin más daños que los materiales, las pérdidas para la empresa —que resarciría el seguro— y, como se dice vulgarmente, el «susto», aunque pudo terminar mucho peor y ello sin duda llevaría a unos y otros, gerentes privados y Administración Pública, a no dejarlo pasar sin el correspondiente análisis e informe acerca de las causas que produjeron tan espectacular resultado. Con la llegada de los GPS y navegadores que muchos usaban sin la correspondiente carta de papel al lado, durante una buena época nos acostumbramos a ver motoras deportivas, e incluso embarcaciones de cierto porte, espectacularmente clavadas en inesperados obstáculos terrestres (diques de puertos, salientes de tierra) que la cartografía digital todavía no reflejaba. Conforme el avance técnico se fue incorporando, estos incidentes se redujeron. Por ello, en pleno año 2012, no dejaba de ser extraño e intrigante que un buque de pasajeros, convenientemente homologado y conducido por profesionales titulados encontrara tan fácil acomodo en lo alto de la isla de Sa Torreta.

¿Pudo haberse evitado? Sí, en efecto, sin más que prestar algo más de atención a lo que hemos hecho cientos de veces pero que puede no resultar tan fácil; incluso si, como simple mecanismo de seguridad, se hubiese activado en el radar un radio de seguridad con respecto al faro de Puercos de unos centenares de metros, al navegar más al sur de lo previsto la alarma habría avisado de que el *Maverick* se internaba dentro del correspondiente perímetro, permitiendo aplicar una notable reducción de velocidad que seguramente habría sido suficiente para evitar Sa Torreta. Incluso poniendo en práctica el viejo truco de andar por casa de aprenderse en la carta los minutos de latitud que uno no debe ver nunca en el repetidor automático sobre la enfilación Ahorcados-Puercos, la aparición de los mismos y una oportuna y brusca metida a estribor habría salvado el casco de la roca. Una vez más, exceso de confianza y velocidad excesiva fueron fatal combinación para un viaje breve que terminó con un intempestivo transbordo en la noche y un catamarán *waterjet* como queriendo pasar sobre la piedra que pudo ser su tumba.



Mercante *La Palma* varado en tierra. Imagen más relajada pero igualmente catastrófica de un buque en tierra, tal como quedó el catamarán *waterjet*.

Epílogo

Algunos de los casos expuestos en este trabajo tienen una explicación coherente, otros no; lo cierto es que, al menos tres de ellos, resultan ser consecuencia de imponderables o circunstancias que se demostraron imposibles de controlar, como el abordaje a pleno día entre el *Victoria* y el *Camperdown* (en el que la razón última sigue siendo un misterio), la varada simultánea en la costa californiana de siete destructores Flush Deck estadounidenses o los sucesos derivados de la Guerra Fría en las costas almerienses y murcianas; otros son fruto del azar puro y duro, inexplicable pero cierto, como el «regreso» del submarino fantasma, las peripecias del gato Oskar o el tesoro de la *Mercedes* de ida y vuelta. Casos, en suma, en los que la mano del hombre —los marinos— para bien o para mal, tuvieron poco margen de actuación; todo siguió su curso ante la estupefacta mirada de testigos que no daban crédito. Algunos más, verdaderamente excepcionales, se salen de la pauta, alcanzando el rango de auténticos misterios sin resolver, como el caso del *Mary Celeste* o el avistamiento de un ovni sobre Fuerteventura, reiterado en el siglo XIX pero muy extraño en la centuria siguiente; de donde podría deducirse que las ayudas a la navegación y, en especial, la radio, son factores fundamentales para evitar que un buque aparezca sin su tripulación a bordo.

El cúmulo de circunstancias que se da en el singular episodio del submarino japonés I-52 es, verdaderamente, digno de mejor causa por la cantidad de líneas de investigación, caminos y campos de trabajo que abre. Mucho más susceptible de figurar en una novela que el *Wahoo*; este sumergible y su travesía imposible de culminar sentaron una vez más, con su odisea, el principio de que la realidad es capaz de desbordar con creces la imaginación más calenturienta, sin que sea necesario deformar hechos o cubrir de ignominia la memoria de marinos que entregaron sus vidas combatiendo por la patria para disponer de historias increíbles, rigurosamente reales y que pudieron tener consecuencias enormes, de implicaciones estratégicas o monstruosamente dramáticas sobre el curso de los acontecimientos.

Existen también al menos otros cuatro casos en que la extraña situación fue directamente planteada, consciente o inconscientemente, por el hombre. Incluiríamos aquí el peculiar suceso protagonizado por el capitán Carlsen, el enigma vigente aún en nuestros días de lo que sucedió con el *Invincible* (aquí son los intereses políticos y estratégicos los que intervienen), el aterrizaje «forzoso» por doble factura —tenía que aterrizar y lo hizo donde quiso sin permiso— del Harrier británico y el transbordador que quiso pasar sobre una isla. La mano humana ha demostrado ser, aun supuestamente regida por la inteligencia, formidable autora de extraños misterios, puede que por el atrevimiento en la forma de abordar empresas, una mala planificación o el simple descuido. En este sentido, uno de los más extraños sucesos

que se hayan dado sobre los mares tal vez sea el de el transporte de la llamada «Aguja de Cleopatra» en 1877, un obelisco egipcio de casi veintiún metros de longitud y ciento noventa toneladas de peso, al que los ingenieros John y Waiman Dixon, encargados del caso, decidieron ahorrar el transporte hasta los muelles de carga y la subsiguiente suspensión de una grúa —inexistente en la época— para depositarlo a bordo de un barco.

El obelisco se alza hoy, silencioso, en el embarcadero Victoria de la ribera del Támesis, de lo que hay que concluir que el transporte (y el expolio) se llevaron a cabo con éxito. Nada más lejos de la realidad, porque, aunque esta pieza invaluable del patrimonio histórico de la humanidad llegó, en efecto, a su destino, estuvo en un tris de perderse por la absoluta y disparatada irresponsabilidad con que se llevó a cabo. La «genial» idea consistió en embutir con diafragmas (cuadernas completas) el obelisco dentro de un estrambótico cilindro de hierro de veintiocho metros de eslora, 4,6 metros de diámetro y 274 toneladas de desplazamiento, que se afinaba a proa y popa para «adaptarse» a la mar, y sobre el que se montó una precaria superestructura para la tripulación, que disponía incluso de aparato y pala de gobierno. Por supuesto, a nadie se le ocurrió hacer una maqueta del engendro para ver cómo se comportaría con mala mar, los túneles de prueba son un invento moderno. Más parecido a un submarino que un barco, el *Cleopatra*, como se le bautizó inevitablemente cuando quedó completo y con el obelisco dentro, necesitaba que lo remolcaran para poder desplazarse.

El 21 de septiembre el *Cleopatra*, a remolque del *Olga* (un vapor de 1.350 toneladas) zarpó de Alejandría y, con excelentes condiciones meteorológicas, se plantó en menos de diez días en Gibraltar; pero el 13 de octubre, más allá del cabo Finisterre, encontraron un temporal, y el *Cleopatra*, que ya se había demostrado incontrolable con buena mar, ahora añadió a sus «cualidades» un cabeceo brutal y escalofriante tendencia a pasar por debajo de las olas. Remolcador y engendro se pusieron entonces a la capa, sorprendiendo a todos el *Cleopatra* con escoras que superaban los 50° en los balances. El desplazamiento de lastre bajo el obelisco fue inevitable, y la carga sobre el cable de remolque era tan peligrosa para el remolcador —atado a una piedra, literalmente—, que se decidió dejar el *Cleopatra* a la deriva; tras varios intentos de recuperar el remolque, al día siguiente el *Olga* rescató a la tripulación con una chalupa que realizó una verdadera proeza.

Obelisco y flotador, ni que decir tiene, se dieron por perdidos; pero dos días después otro vapor inglés lo encontró, hizo firme un remolque al monstruoso cilindro metálico y pudo remolcarlo, acto seguido, hasta el puerto del Ferrol. Allí lo recuperaron sus creadores, los hermanos Dixon financiados por el egiptólogo y cirujano James E. Wilson, ordenando las reparaciones oportunas y, contratando ahora un potente remolcador, el *Anglia*, el cual, en enero del año siguiente, logró, en apenas una semana, que el maltrecho *Cleopatra* ascendiera por el Támesis hasta los muelles de Londres.

¿Se imaginan todos los misterios a que este «supositorio» relleno de obelisco podía haber dado lugar? Imaginen por un momento que aborda una embarcación, dando origen al primer caso de objeto flotante no identificado que ataca a un barco ¿el *Nautilus* de Julio Verne hecho realidad? Pero figurémonos ahora que, como una ballena, el «cetáceo» metálico embarranca en una playa y los naturales, aislados del mundo, deciden abrirlo para ver lo que contiene. ¿Un regalo de Dios que trajeron las olas? Por último, demos por hecho que se hunde; el casco, de hierro, se oxida y desaparece, y queda el obelisco en el fondo de los mares, no lejos de tierra. Un día, en el siglo XXI, un buceador lo descubre cuando exploraba los fondos marinos. ¿Habríamos descubierto, al fin, el emplazamiento de la Atlántida? Y es que la mano del hombre, como origen de los más increíbles sucesos, realmente no tiene precio.

Bibliografía y fuentes

- AGUILERA, Alfredo y ELÍAS, Vicente. *Buques de guerra españoles 1885-1971*. Madrid: Editorial San Martín, 1972.
- , *Buques de guerra españoles 1971-1976*. Madrid: Editorial San Martín, 1977.
- ALCALDE HIERRO, Jose F. «Destruyores Flush Deck». En: *Revista Fuerza Naval* n.º 87.
- ARIAS RAMOS, Raúl y MOLINA FRANCO, Lucas. *La Kriegsmarine en la Guerra Civil española*. Valladolid: AF Editores, 2005.
- AZCONA, Alfredo. «Patrimonio naval sumergido. Las lecciones olvidadas del Caso Odissey». En: *Revista de Humanidades*, 2014; XIII(2), noviembre.
- BEACH, Edward. *¡Submarino...!* Barcelona: Editorial Juventud, 1957.
- BERGIER, Jacques y ALEXANDROV, Víctor. *Guerra secreta bajo los océanos*. Barcelona: Plaza y Janés Editores, 1972.
- BERLITZ, Charles. *El Triángulo de Las Bermudas*. Barcelona: Editorial Pomaire, 1975.
- BLANCO NÚÑEZ, Jose María. «La tragedia de las fragatas de Bustamante y la declaración de guerra contra Inglaterra». En: *Revista General de Marina*. 2005; agosto-septiembre.
- BROWNLEE, Walter. *El Warrior; El primer navío moderno de combate*. Madrid: Ediciones Akal, 1991.
- BUSQUETS i VILANOVA, Camil. *La eterna vela*. Barcelona: Aldaba Ediciones, 1994.
- , *Las marinas de guerra occidentales después de la guerra del Golfo*. Barcelona: Aldaba Ediciones, 1992.
- COELLO LILLO, Juan Luis. *Buques de la Armada española*. Barcelona: Ediciones Aldaba, 1995.
- CUTLER, Carl C. *Queens of the Western Ocean*. Annapolis: United States Naval Institute, 1961.
- DE LA SIERRA, Luis. *La guerra naval en el Atlántico*. Barcelona: Editorial Juventud, 1974.
- , *Corsarios alemanes en la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona: Editorial

- Juventud, 1960.
- , *Titanes azules*. Barcelona: Editorial Juventud, 1974.
- , *La mar en la Gran Guerra*. Barcelona: Editorial Juventud, 1984.
- DE SALAS, Javier. *Acciones navales modernas (1855-1900)*. Madrid: Imprenta alemana, 1903.
- DUINO, Michel. *El teniente J. F. Kennedy*. Barcelona: Editorial Juventud, 1968.
- Revista *Extras-Defensa*, n.º 23. «De los 40 a los 90, medio siglo de la Armada española». Grupo Edefa, septiembre de 1993.
- Revista *Extras-Defensa*, n.º 40. «Los buques principales de la Armada española». Grupo Edefa, mayo de 1995.
- Revista *Extras-Defensa*, n.º 61. «Izar, la construcción naval española hoy». Grupo Edefa, marzo de 2002.
- FEIFER, George. «Rumbo a la libertad». En: *Readers Digest*. selecciones. Nueva York: febrero de 1977.
- Revista *Fuerza Naval* n.º 58 y n.º 102. Valencia: MC Ediciones, 2002.
- GALUPPINI, Gino. *Acorazados de todo el mundo*. Madrid: Editorial Espasa-Calpe, 1984.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino. *Primera vuelta al mundo de un acorazado. La Numancia*. Madrid: Navalmil Ediciones, 2013.
- GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Rafael. *Con la Armada en el Banco Canario-Sahariano*. Madrid: Editorial Naval, 1991.
- HUMBLE, Richard. *La flota de alta mar japonesa*. Madrid: Editorial San Martín, 1974.
- JAR TORRE, Luis. «Un golpe de efecto». En: *Revista General de Marina*. 1999; octubre.
- , «Aterrizaje en formación». En: *Revista General de Marina*. 2001; junio.
- , «El hombre que no se quería marchar». En: *Revista General de Marina*. 2006; diciembre.
- KOLOSHIMO, Peter. *Sombras en las estrellas*. Barcelona: Plaza y Janés Editores, 1972.
- «El acorazado de Torres “Monarch”». En: *Enciclopedia de la Marina*, fascículo n.º 9. Barcelona: Editorial Delta, 1983.
- «Acorazados de Torres Duilio y Dandolo». En: *Enciclopedia de La Marina*, fascículo n.º 10. Barcelona: Editorial Delta, 1983.

- «Destruyores de la Clase Flush Deck». En: *Enciclopedia de La Marina*, fascículo n.º 49. Barcelona: Editorial Delta, 1983.
- LORCH, Netanel. *Las guerras de Israel; árabes contra judíos desde 1920*. Barcelona: Plaza y Janés Editores, 1979.
- LUCAS-PHILLIPS, C. E. *Héroes en canoas*. Buenos Aires: Javier Vergara Editor, 1981.
- MARTÍN LÓPEZ, José. *Acorazados*. Madrid: Editorial San Martín, 1972.
- MASON, David. *Submarinos, la amenaza secreta*. Madrid: Editorial San Martín, 1977.
- MÜLLENHEIM-RECHBERG, Burkard. *El acorazado Bismarck*. Barcelona: Editorial Juventud, 1991.
- Navíos y veleros*, fascículos n.º 11, 45, 51 y 68. Barcelona: Editorial Planeta-De Agostini, 1993.
- SAN JUAN, Víctor. *Trafalgar, tres armadas en combate*. Madrid: Sílex Ediciones, 2005.
- , *Piratas de todos los tiempos*. Madrid: Sílex Ediciones, 2009.
- SIMPSON, George E. y BURGER, Neal R. *El sumergible fantasma*. Madrid: Ultramar Editores, 1976.
- SLOCUM, Joshua. *Navegando en solitario alrededor del mundo*. Barcelona: Editorial Juventud, 1981.
- TABARLY, Eric y LEMAITRE, Michele. *Los récords del Atlántico*. Barcelona: Editorial Noray, 1981.
- TREVIÑO RUIZ, Jose María. «La guerra naval submarina 1914-1918». En: *Revista General de Marina*, 2014; n.º 267(agosto-septiembre).
- VALZANIA, Sergio. *Jutlandia*. Barcelona: Editorial Ariel, 2009.
- VERDAGUER, Ramón. *El U-31: La leyenda del submarino errante (Viernes 13)*. Disponible en: http://www.sensaciones.org/reportajes/reportajes_de_buceo_24.htm
- VV. AA. *Derrotero de las costas del Mediterráneo que comprende las islas Baleares, la Costa Norte de Marruecos y la Costa de Argelia* (n.º 3, tomo II). Cádiz: Imprenta del Instituto Hidrográfico de la Marina, 1966.
- WALLACE SPENCER, John. *El limbo de lo perdido*. Barcelona: Plaza y Janés Editores, 1977.
- WATTS, Anthony. *Axis submarines*. Londres: McDonald and Janés Publishing Limited, 1977.



VÍCTOR SAN JUAN. (Madrid, 1963) es ingeniero y capitán de yate. Ha cruzado en tres ocasiones el océano Atlántico y ha escrito un par de novelas náuticas que son consecuencia de sus navegaciones. La última, «La Carrera del Té», se sitúa en pleno apogeo de las regatas transoceánicas de clíperes que iban a China para cargar con el preciado producto. Los barcos navegaban 15.000 millas tan rápido como podían para ser los primeros en llevar la cosecha de oriente al Reino Unido.

Víctor San Juan es un admirador de escritores como Galdós, Conrad, Pla, Melville y Kipling. En sus novelas quiere transmitir lo que el mar y los barcos le evocan.

Lleva 36 años de navegaciones a vela y ha participado entre otras, en la regata Cádiz-La Habana.

Notas

[1] Diámetro táctico es la capacidad de un buque de retornar a la misma posición de partida describiendo un círculo; cada barco tiene, pues, uno. <<

[2] Abreviatura de la palabra inglesa *japanese*. En castellano, «japonés». <<

[3] A primeros de abril de 1982, la Marina argentina, con los Skyhawks navales, el portaviones 25 de Mayo y sus dos destructores Tipo 42 británico (Santísima Trinidad y Hércules) realizó ensayos de ataque, descubriendo que, a cien millas del objetivo, debían volar a no más de ciento cincuenta metros de altura, a treinta metros en las cincuenta millas y a ¡quince metros! en las últimas treinta millas, para que no les localizaran los radares navales. <<