

HISTORIAS DE LA MAR

BUQUES «ATÓMICOS» EN NUESTRA MARINA

José M.^a BARCELÓ FORTUNY



SEÑALEMOS de entrada que, pese al titular, no ha figurado obviamente en la Lista Oficial de Buques de nuestra Armada ninguna unidad de estas especiales características, ni falta que al parecer hace por ahora. Aunque ni importaría decirlo, queda aquí aclarado por si hubiera algún despistadillo entre los lectores de la REVISTA, por supuesto abierta a todas las edades. Al fin y al cabo, quien esto escribe empezó a hojearla siendo todavía casi un niño y estando más bien verde en cuestiones incluso relacionadas con la historia reciente de nuestra Marina de guerra, con lo que fácilmente, en aquella ya lejana época, hubieran podido darme gato por liebre, al margen incluso del día de los Santos Inocentes. Sólo ahora puedo confesar que de vez en cuando



Acuarela realizada por uno de los observadores en la operación CROSSROADS.

«cogía prestado» algún número atrasado de entre los que se amontonaban en el cuarto de oficiales de un determinado cuartel de Infantería de Marina, al que tenía fácil acceso por mor de mi amistad con un compañero de instituto. Su padre era el «jefe» de todo aquello.

Hubo un tiempo no muy lejano en que sí se especuló sobre tal posibilidad —la propulsión «nuclear», ya que obviamente otra cosa bien distinta es la del armamento—, a raíz sobre todo de una información según la cual la Empresa Nacional Bazán estaba preparada para acometer este tipo de construcciones e incluso tenía desarrollado un proyecto de SSN. Sería a mitad de la década de los 70, más o menos. Por aquellas fechas también desde la empresa Astano se hablaba de la posible construcción de un petrolero propulsado por energía nuclear.

Contemplada sobre todo desde un punto de vista de prestigio naval, la información proveniente de la Bazán resultaba ciertamente atractiva, pero poco más. Si en buena lógica cada Marina construye o adquiere sus buques de acuerdo con sus reales necesidades, basadas en el ámbito geoestratégico en el

que normalmente tiene que desenvolverse, no tenía desde luego la española necesidad alguna de integrar en su flota un «submarino atómico», lo cual en modo alguno significa que no interese en un futuro todavía más o menos lejano. Es cuestión que, en todo caso, dejamos para expertos analistas o visionarios cuál va a ser la evolución internacional y el papel de España en ella dentro de un tiempo.

El caso es que, principalmente a nivel de medios de comunicación, parecía existir un cierto «complejo» al respecto, cuestionándose, con la simplicidad de tal planeamiento, que si la industria naval española tenía, como se afirmaba, capacidad para construir un submarino de propulsión nuclear, ¿por qué no hacerlo? ¿Por qué algunos países sí y España no? Hombre, determinados y muy pocos países solamente, cada cual con unos intereses muy concretos que escapaban, y creemos siguen escapando, a los de España hoy, no obstante su participación cada vez más efectiva en operaciones de carácter internacional lejos de nuestros mares.

Pero que existía un cierto complejo era cierto. Vean si no cuando empezó a hablarse de la construcción en astilleros de Cartagena de los submarinos de la *Serie 70*, sobre los que en casi todas las referencias de prensa se señalaba como hecho destacable que la forma aerodinámica de sus cascos, el conjunto de timones e hidroplanos y la única hélice propulsora eran bastante similares a los submarinos atómicos. Otros iban incluso más allá presentándolos como submarinos «prenucleares», como queriendo dar a entender que en los de la próxima serie cabría ya, sin duda, eliminar el prefijo. Error, porque, aunque en alguna medida revolucionaria, la propulsión de los *S-80* tampoco será nuclear.

Hubo al parecer, hacia 1984, una oferta del Gobierno galo para la construcción en Francia para nuestra Armada de cuatro submarinos de la clase *Rubi* nucleares, propuesta que si bien interesó al principio no fue sin embargo posible concretarla, debido fundamentalmente a razones de carácter presupuestario, que en todas las marinas son, por regla general, las que mayor peso tienen. Y repetimos lo de «al parecer», pues no es cuestión de pillarnos los dedos en algo que en su momento nos llegaría sólo de oídas.

No obstante todo ello, cabe decir que nuestra Marina sí ha tenido en su Lista Oficial de Buques unidades de alguna manera relacionadas con el tema nuclear, y de ahí el titular que encabeza estas líneas. Veamos pues.

El «atómico» *San Marcos*

Como ya habrán adivinado algunos avisados lectores, bajo este nombre de evangelista se escondía un *landing ship dock* de la Marina norteamericana que, con el nombre *Galicia*, acabaría sus días en la Armada española.

Aquel buque había sido construido en Filadelfia y botado en enero de 1945, dándole todavía tiempo a intervenir en lo que serían los últimos esterto-



El TA-31 *Galicia* «arropado» por varias barcasas de desembarco.

res de la Segunda Guerra Mundial, en el transcurso de la batalla de Okinawa. Finalizada la contienda, la Marina estadounidense se encontró con una enorme cantidad de buques con los que realmente no sabía qué hacer, y para dar salida a parte de aquel excedente se decidió dedicar algunos a determinados tipos de pruebas, entre ellas algunas de carácter nuclear.

En 1946 se programó la llamada operación CROSSROADS, que con una duración de dos meses tendría lugar en el atolón de Bikini, con el fin de experimentar el comportamiento de diversos tipos de buques (portaaviones, acorazados, cruceros, destructores, submarinos...) en caso de explosiones nucleares. Entre otros estudios de carácter eminentemente científico, se comprobaría tanto el efecto de las detonaciones en las estructuras de los barcos como el grado de radiación sufrido por éstos. Y hacia el Pacífico central zarparon o fueron llevados a remolque un total de noventa barcos, algunos procedentes de la incautación al final de la guerra de unidades de las vencidas Alemania y Japón, además de otros muchos de la propia Marina norteamericana en situación de reserva o ya no aptos para el servicio activo.

De entre los primeros figuraría el LSD-25 *San Marcos*, que no fue, desde luego, uno de los más afectados por aquellas pruebas. Recibió, eso sí, el soplo de la brutal onda expansiva de un artefacto de nombre «Baker» fondeado a

27 metros de profundidad, sufriendo el aplastamiento de algunas zonas del casco, aunque menos suerte tuvieron otros buques. De entre los que resultarían hundidos figuraban algunos bastante conocidos, entre ellos los norteamericanos acorazado *Arkansas* y portaaviones *Saratoga* y el ex acorazado japonés *Nagato*.

Como en su caso los daños habían sido escasos, el *San Marcos* sería posteriormente utilizado para diversos ensayos de descontaminación nuclear, y ya totalmente curado de sus males y heridas quedaría en la reserva hasta que el inicio de la guerra de Corea lo devolvió plenamente a la actividad.

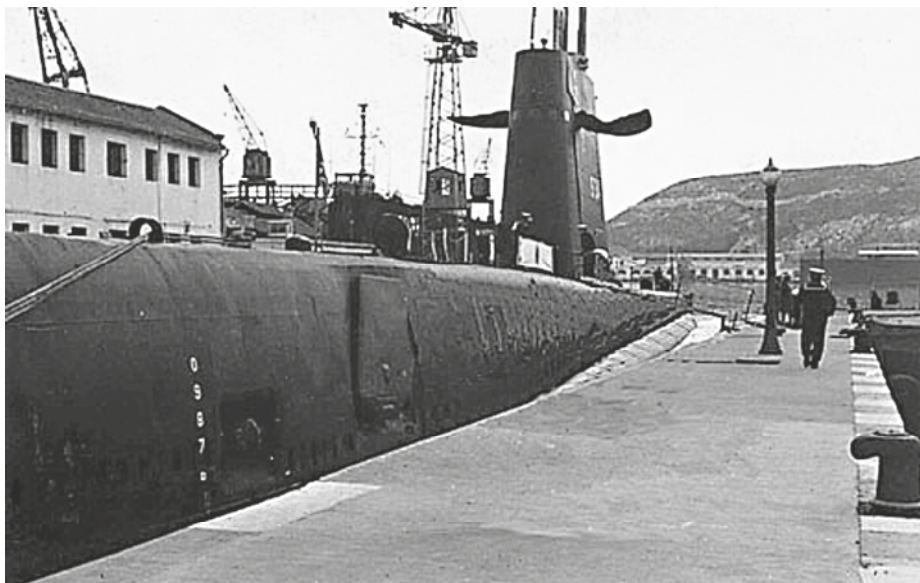
En 1963 fue incluido en los planes Fleet Rehabilitation And Modernization y enviado al Mediterráneo, dejándose ver en diversas ocasiones en algunos puertos españoles integrado en agrupaciones anfibas de la VI Flota. A raíz de los acuerdos de 1970 fue transferido a España y pese a que algunas veces pareció resistirse de los daños estructurales sufridos como consecuencia de su «experiencia atómica», la verdad es que se sacó buen provecho de él, siendo de destacar, por lo que a aquella etapa española se refiere, su participación en las operaciones de embarque de material a raíz de la descolonización —o como quiera llamársele— del otrora Sáhara español. En su calidad de primer buque-dique de desembarco con que contó la Armada, se sacaron a través de él interesantes conclusiones en el marco de una doctrina anfibia entonces en pleno desarrollo por lo que a nuestra Marina se refiere. Muy poco que ver, en todo caso, aquel *Galicia* con el aún nuevecito LPD del mismo nombre.

Operación Polo Norte

En enero de 1954 era lanzado al agua, en Connecticut, el que sería el primer submarino del mundo accionado por energía nuclear, y en septiembre de aquel mismo año entraba oficialmente en servicio. Ni que decir tiene que nos estamos refiriendo al USS *Nautilus*.

En junio de 1958, el *SSN-571* salía en misión secreta del puerto de La Perla, en Hawai, para lo que en definitiva sería la primera travesía del Polo Norte a cargo de una nave. Atravesó el casquete y logró el «imposible», alcanzar el Polo Norte 90° N, lo que fue la noticia mundial del día y hoy ya forma parte de la historia, grande o pequeña, de los avances técnicos de la humanidad.

Aquella hazaña no podía ser desaprovechada por la poderosa industria cinematográfica norteamericana, que se dispuso a llevarla al celuloide, mezclando ficción y realidad. Sin embargo ningún productor se atrevió con la historia íntegra, entre otras y poderosas razones porque no pocos detalles de la travesía, que naturalmente tuvo sus dificultades, eran desconocidos; pero algunos guionistas se basarían en ella para inventar historias que acabarían siendo llevadas a la pantalla, aunque generalmente con poca fortuna. Natural-



El S-34 *Cosme García* poco después de su llegada a Cartagena con los falsos timones en la vela.

mente de ello podría hablarnos con mejor conocimiento Toni Costa, habitual colaborador de esta REVISTA.

Un novelista famoso por sus *best sellers*, Alistair Maclean, escribiría años después el que sería el primer libro que contara con un submarino de propulsión nuclear como parte de la historia. En él, una unidad norteamericana era enviada en misión «suicida» al Ártico con el objeto de recuperar un microfilm vital para los servicios de inteligencia; historia que interesó a la poderosa Metro Goldwin Mayer, que en 1967 la llevaría al cine bajo el título *Ice Station Zebra* y que en España se exhibió bajo el título *Estación Polar Cebra*. El reparto, encabezado por Rock Hudson, era de relumbrón.

Para la filmación se montó en estudios un decorado apropiado a la zona polar en la que iba a desarrollarse parte de la acción, pero lo que no podían tanto el cartón-piedra como los llamados efectos especiales era representar, para determinadas escenas, a un submarino «de verdad», así que se solicitó la colaboración de la Marina norteamericana que cedió para ello el submarino SS-396 *Ronquil*, de la clase *Balao* modernizado.

En realidad, a raíz sobre todo del final de la Segunda Guerra Mundial, la Marina norteamericana prestó a la industria cinematográfica del país numerosos buques en llamadas «películas bélicas», de entre las que recordamos muy especialmente las que hacían referencia a historias de submarinos. ¡Y qué bonitas eran aquellas naves norteamericanas, navegando en superficie, cuando

todavía llevaban cañones en cubierta y ametralladoras en el puente! Pasados los años, algunas perdieron casi todo su encanto al ser modernizadas. Es lo que le ocurrió al Ronquil, que en 1952 acabaría siendo convertido en submarino de ataque en versión *Guppy II-A*. Ciertamente la ahora maciza vela le daba un cierto aire de submarino nuclear, y como tal fue utilizado en diversas secuencias de la película.

Bueno, pues como ocurriría con el *San Marcos*, también aquel submarino acabaría sus días siendo español. Transferido a nuestra Marina el 1 de julio de 1971, recibiría el nombre de *Isaac Peral* y el numeral *S-32*.

Como es bien sabido, la Armada española todavía recibiría otros tres submarinos de similares características, siendo uno de ellos el USS *Bang*, que por cierto pudo muy bien ser utilizado para aquella película, ya que estaba expresamente equipado con un sonar invertido que le permitía navegar bajo el hielo. Cuando había que recargar baterías, el sonar buscaba capas finas que le permitieran emerger o, cuando menos, sacar el *snorkel*. Dado sin embargo que se trataba de un submarino convencional, parece ser que la estancia a bordo se hacía muy incómoda, teniendo que ir la dotación equipada con prendas especiales para combatir el intenso frío.

Fue aquel submarino transferido a España en junio de 1972, tomando el nombre *Cosme García* y el numeral *S-34*. Entregado oficialmente a finales de septiembre del mismo año, veintiún días tardó en hacer la travesía —navegando siempre en superficie— entre Miami y Cartagena, y la sorpresa de quienes lo estaban esperando fue mayúscula. Lo que apareció por la bocana del puerto no era un submarino convencional ¡sino uno atómico! Una broma de la dotación, desde luego, que en plena travesía se las había ingeniado para adosar a la vela sendos falsos timones de profundidad, apéndices que simulaban los timones de buceo que por aquel entonces sólo llevaban los submarinos nucleares. A partir de ahí sería conocido con el alias *Atómico Don Cosme*.

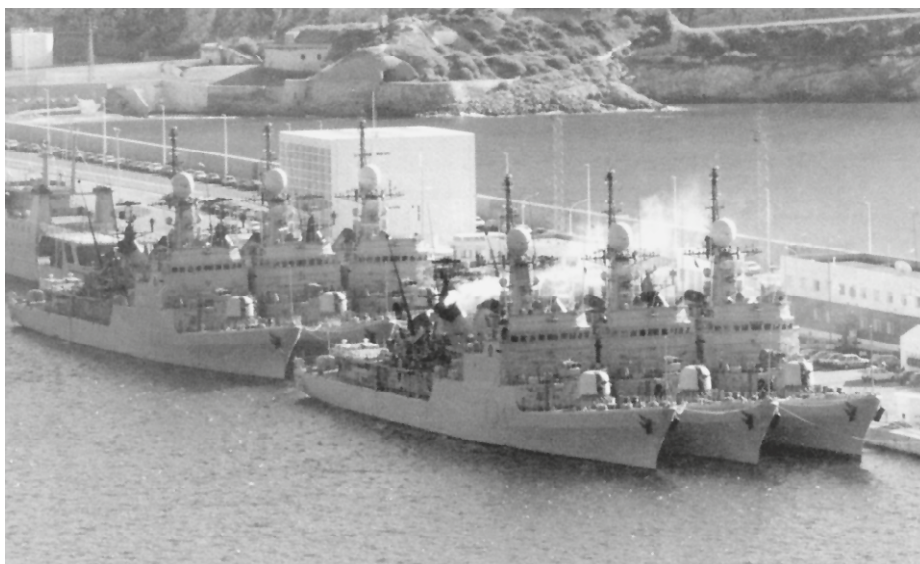


Simulación en cartón piedra de la vela de un submarino nuclear para la película *Estación Polar Cebra*.

Hormigas atómicas

Pero no crean que acaba aquí la cosa. Ciertamente, rizando el rizo, cabe también hablar de otros buques de guerra españoles con «connotaciones nucleares». Ocurrió en 1990 y parte del año siguiente, cuando la llamada Guerra del Golfo, en la que España envió, en principio, a mares de Oriente dos corbetas y una fragata para misiones de control. La presencia de aquellas unidades en aguas del Pérsico y del mar Rojo dio lugar a algunas anécdotas y también a alguna que otra irresponsable actitud por parte de un determinado medio de comunicación español, públicamente deplorada a través de esta REVISTA GENERAL DE MARINA por el a la sazón jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Carlos Vila, al interceptar y desvelar parte del contenido de una conversación radio, en una frecuencia militar, entre el comandante de una de las corbetas y el Cuartel General de la Armada.

Aunque quizá no venga muy al caso recordarlo —pero que, haciéndolo, quien esto firma se quedará tan ancho...—, aquella participación en un conflicto internacional en misiones de control fue tomado un tanto a chunga por parte de determinados medios de comunicación españoles, seguramente mentalmente poco preparados para asumir que nuestra Marina estaba perfectamente capacitada para integrarse, en una situación de crisis como aquella, en una fuerza de carácter multinacional. Lo que era «su» problema, lo trasladaron a la Armada, y de ello guardamos un amplio muestrario a base de



Las «hormigas atómicas» al completo atracadas en el muelle de La Curra.

comentarios escritos y sobre todo chistes ilustrados, algunos ciertamente graciosos y otros con bastante más mala y penosa *mil* que gracia, precisamente.

En el mar Rojo, en el que operaron las corbetas, estuvieron al parecer algo desprovistas, al principio, del apoyo logístico que debía proporcionarles la Marina norteamericana. En determinados momentos llegaron incluso a escasear los víveres y tampoco el abastecimiento de combustible en alta mar se hacía con la frecuencia que requería la intensa actividad de nuestras unidades, una de las cuales —seguramente la *Descubierta* o la *Cazadora*, no podemos precisar cuál exactamente— puso tanto empeño en su misión de control que en la fuerza multinacional llegaría a ser conocida como *the atomic ant*. Fue posiblemente, de entre todas las unidades que participaron en aquellas operaciones de control la que más millas navegó y también la que más barcos sospechosos de llevar armas u otros tipos de útiles o mercancías objeto del embargo detuvo para su correspondiente inspección.

El apodo recibido por la corbeta encubría todo un elogio, de manera que lo adoptaron también para sí todas las unidades de aquella serie, intervinieran o no en la operación. Cuando en el ya algo lejano 1992 se celebraron en Barcelona los Juegos Olímpicos y se destinó a algunas de aquellas corbetas al control del tráfico marítimo, la prensa catalana destacó que la vigilancia de las costas barcelonesas estarían a cargo no de simples corbetas, sino de las mismísimas «hormigas atómicas». El mote había calado incluso entre los medios informativos.

¿Quién dijo, en definitiva, que no ha tenido nuestra Armada ningún buque de guerra «nuclear»? Quien esto firma ha pretendido, con estas líneas, demostrar lo contrario. Simplemente. Y no se rían del resultado, por favor.

