

TRAFALGAR 200

UN SHOW EN EL CANAL DE SOLENT

Albert CAMPANERA i ROVIRA

Introducción



ARA cualquier ciudadano visitante del Reino Unido, la conmemoración del II Centenario de la Batalla de Trafalgar, en la que franceses y españoles combatieron contra los británicos, llama la atención por la fastuosidad con la que se trató el evento. Para Francia y España, igualmente protagonistas de esta historia, la memoria de la misma es también motivo de orgullo, tal como se evidencia al otorgar el nombre de quienes se distinguieron en ella a varios

de sus buques (Magon, Lucas, Gravina, Churruca, etc.). Además cabría añadir que el comportamiento de los marinos españoles mereció del propio Bonaparte las siguientes palabras: «Lucharon como leones».

Pero para la rubia Albión, Trafalgar es bastante más que una efemérides para recordar, en una nación huérfana de victorias propias, en el sentido estricto de la palabra, puesto que desde el fin de la Primera Guerra Mundial no ha de ganado ningún conflicto sin la ayuda del *tío Sam*.

Esta añoranza de grandezas, encubiertas bajo pompa y circunstancia, se vio claramente reflejada a lo largo de la última semana del pasado junio, cuando con el argumento del aniversario de la famosa batalla, la Marina británica cursó invitaciones para participar en una gran Revista Naval en el Solent, tradicional lugar desde el año 1415 de este tipo de evento.

El Solent es un estrecho canal situado entre Portsmouth y la isla de Wight, en el sur de Inglaterra, donde se concentraron más de un centenar y medio de buques anclados a la gira, situados básicamente en cuatro hileras, en donde los escuelas, con sus llamativos colores y espectaculares aparejos, competían con la gama de grises de los de guerra que, representando a 35 países, fueron arrojados por una pléyade de pequeñas embarcaciones cuyo número superaba las 300 unidades.

El evento, complementado por una cuidada escenificación teatral, en la que participaron más de 400 figurantes, ofreció para todos los visitantes del antiguo arsenal de Portsmouth, a la sombra del viejo *Victory*, una interesante



Vista general de uno de los muelles de Portsmouth, donde en una peculiar simbiosis se hermanaron los buques escuela con los de guerra.

recreación de época, no exenta de un acusado carácter mercantil, en donde los uniformes, bandas de música militar y pueblo llano pugnaban en lucir bajo una meteorología genuinamente británica.



Teniendo como fondo el *Victory*, la banda de los Royal Marines efectuó un concierto en donde la música y las evoluciones constituyeron un bonito espectáculo.

Y si a todo esto añadimos diversos ejercicios de combate, que podían ser vistos a través de amplias pantallas de televisión, efectuados en tierra, mar y aire por diversas secciones de los Royal Marines, en lucha callejera y persiguiendo terroristas con su correspondiente salvamento y traca final a cargo de los aviones de la RAF, se creó el ambiente necesario para que un público enfervorizado estallara en gritos de entusiasmo y una mar de banderas, lo que no deja de sorprender, en el lluvioso y frío norte europeo.

La conmemoración se convirtió en cierto modo en un escaparate de la tecnología naval del momento,



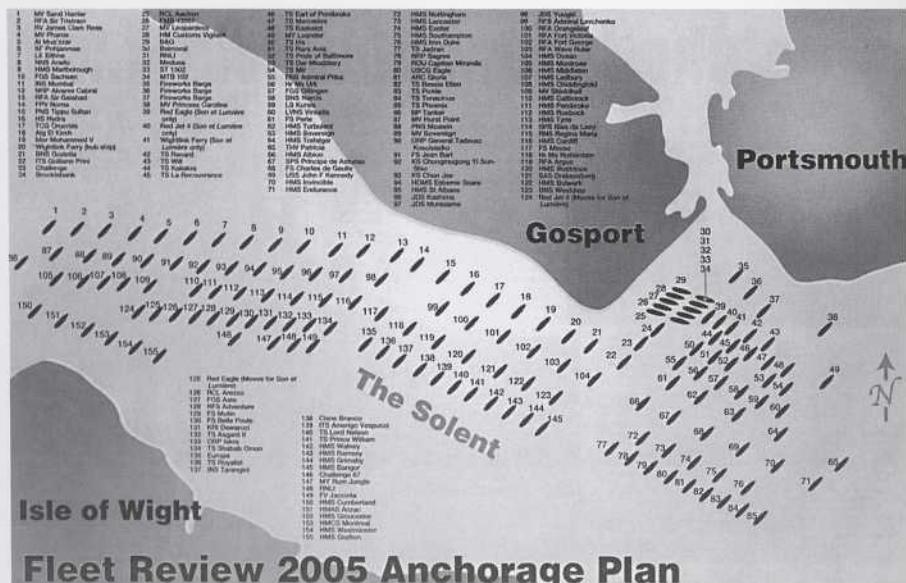
Los buques rusos siempre son una tentación, no debemos olvidar que Rusia es la segunda potencia mundial. En la imagen, el destructor *Admiral Levchenko*, que aunque por sus características esto sea un eufemismo, perteneciente a la Flota Rusa del Norte.

complementada por la presencia en el plano internacional de buques de naciones emergentes, como Estonia, Lituania y Serbia-Montenegro, junto, claro está, a la masiva participación de la Marina británica y las procedentes de las antiguas colonias, con la ausencia de Nueva Zelanda.

Los buques más interesantes

Entre el amplio abanico de buques presentes en la revista, oficialmente se contabilizaron 155 unidades, el mastodonte por excelencia hubiera sido el CVM USS *John F. Kennedy*, pero su presencia fue cancelada a última hora, rumoreándose su sustitución por un CVNM (*Carl Vinson*), igualmente cancelada, cubriendo su lugar el LHA USS *Saipan*, ambos bien conocidos en aguas españolas; por ello la presencia del CVNM FS *Charles de Gaulle*, anclado junto con el CV SPS *Príncipe de Asturias*, constituyeron foráneamente lo más lucido de la revista naval, que efectuaron Isabel II y su cónyuge a bordo del buque de exploración antártica HMS *Endurance*, más conocido como la *Ciruela Roja* por el llamativo color de su casco.

Los submarinos generalmente no acostumbran a estar presentes en estas manifestaciones; por esta razón la presencia del SSN FS *Perle*, último de la serie *Rubis*, y del SS ITS *Giuliani Prini*, el único convencional diésel-eléctrico, constituyó una novedad, realzada por los SSNs HMS *Trafalgar*, HMS *Turbulent* y HMS *Sovereign*, cuyo negro perfil en un tiempo lluvioso hacia difícil vislumbrarlo.



Mapa y listado con la situación de los buques participantes en la Revista Naval Trafalgar 200.

Entre las unidades raras de ver por aguas europeas, figuraban los destructores *INS Mumbai*, una mezcla entre la tecnología occidental y rusa; los JDSs *Murasame* y *Yugiri* otros híbridos, pero éstos de tecnología propia con armamento americano; el *KS Chumgmugon Yi Sun-Shin*, un novedoso coreano, más las fragatas *HMAS Anzac*, ésta una bien conocida *Meko*, más las *ON Al Mua'zzar*, *NNS Aradu* y la *PNS Tippu Sultan*, todas ellas de planta genuinamente británica.

Más cercanos resultaba los destructores *FS Jean Bart*, el último incorporado a la Marine Nationale Française; el *RFS Admiral Levchenko*, un *Udaloy* puesto en servicio en 1988, equipado con los misiles *Gauntlet* y *Raduga*. En cuanto a las fragatas: la *AS El Kirch*, de construcción argelina con asistencia técnica búlgara, en servicio desde el 2003, era la más curiosa la *BNS Westdiep*, la mayor de Bélgica; la *HMCS Montreal*, una *Halifax*; la *ENS Admiral Pitka*, un antigua unidad sueca; la *HS Hydra*, otra *Meko*; la *ORP General Tadeusz Kosciuszko*, una *FFG7*; la *NRP Álvares Cabral*, otra *Meko*, la *TCG Orucreis*, igualmente otra *Meko*, la *MN Mohammed V*, una *Floreal*, y la *RNS Regina Maria* una *Tipo 22*, que desprovista de todo el armamento original ofrece un perfil desangelado.

Mención aparte merecen el buque de apoyo logístico sudafricano *Drakensberg*, porque hasta el momento presente es el más importante construido en un país que aún depende de la tecnología naval exterior, y el minador

rompehielos finlandés *Pohjanmaa*, el más grande de esta Marina, con su característica pintura de enmascaramiento.

Los buques más novedosos

Destacar el HDMS *Esbern Arne*, una atípica mezcla entre fragata y transporte rápido de proyecto genuinamente danés, pero, claro está, con equipamiento americano; entrada en servicio en febrero de este mismo año, ofreciendo además un perfil *stealth* no ajeno a influencias foráneas.

Pero eran la alemana FGS *Sachsen*, conjuntamente con la SPS *Blas de Lezo*, las tecnológicamente más avanzadas. En la primera, merecen destacarse sus radares tridimensional y de superficie Smart y Apar, éste último por fin en servicio. En la segunda, el sensacional sistema de combate Aegis, ofreciendo la peculiaridad de ser la primera de la serie *Álvaro de Bazán*, con la chimenea proel alargada, dentro de un conjunto típicamente *stealth*, que le otorga un característico perfil.



La bric-barca holandesa *Europa*, construida en 1911, es un bonito ejemplo de lo importante que puede resultar un proyecto de restauración, concluido en 1998, prestando actualmente servicio como buque escuela.

Los buques escuela

La participación de veleros militares colmó las expectativas, pero al contrario que los buques modernos éstos no despertaron interés especial a los técnicos, excepto, claro está, para los románticos.

Entre ellos merece destacar el brasileño *Cisne Branco*, de 1999, que es una réplica de la fragata *Stad Amsterdam*; el alemán *Asta*, de 1972, el más pequeño de todos pero con una significativa cruz de hierro pintada en el casco blanco; el indio *Tarangini*, de 1997, construido en Goa y similar al británico *Lord Nelson*; el indonesio *Dewaruci*, similar al serbio-montenegrino *Jadran*; el danés *George Stage*, de 1935, cabeza visible de la fundación de su nombre; el irlandés *Asgard II*, de 1981, bien conocido en los puertos canarios, puesto que los utiliza frecuentemente como base; el japonés *Kashima*, el único buque



En el piso dedicado a los mascarones del Museo Marítimo, figura, en su parte central, la falúa que, remontando el Támesis, transportó los restos mortales de Nelson para ser inhumados en la catedral de San Pablo.

mecánico entre los escuelas y que sustituye al antiguo *Katori*; el *ketch* holandés *Urania*, de 1929; el polaco *Iskra*, hermano del *Pogoria*; el ruso *Adventure*, y el serbio-montenegrino *Jadran*, de 1933 y construcción alemana. A los que habría que añadir el colombiano *Gloria* después del escándalo en que se vio envuelto por tráfico de drogas; los franceses *La Belle Poule*, de 1930, y *Mutin*, de 1940; el italiano *Amerigo Vespucci*; la goleta omaní *Shabab Oman*; la bricbarca portuguesa *Sagres*; el uruguayo *Capitán Miranda*, y el americano del USCG *Eagle*, hermano del portugués, todos ellos conocidos en puertos españoles, y el búlgaro *Kaliakra*, con su peculiar mescolanza de aparejos.

Los buques históricos

En este apartado la participación ascendió hasta las 27 unidades, siendo los más interesantes los holandeses: *Europa*, construido en 1911 y transformado en crucero en 1994, uno de los más espectaculares; el *Swan Fan Makkum*, un bergantín transformado en crucero en 1993; el *Artemis*, de 1926 y transformado en el 2001, y el *Mercedes*, de 1958 y transformado en 1988. El noruego *Sorlandet*, de 1927 y reformado en 1960. Los polacos *Pogoria*, de 1980, y

Dar Młodziey de 1982. Los británicos *Bessie Ellen*, de 1904, el más antiguo; el *Lord Nelson*, de 1986; el *Phoenix*, de 1929 transformado en 1926; el *Prince William*, el más nuevo de todos construido en 2000; el *Pickle*, de 1996, una construcción rusa, réplica de uno de los buques que participaron el Trafalgar; el *Royalist*, de 1971; el *Will*, de 1925, el *Tenacious*, de 2000, y el *Gran Turk*, otra réplica del siglo XVIII, construido en Turquía para un rodaje cinematográfico.

Los americanos, con su peculiar manera de reconstruir la historia, participaron con el clíper *Pride of Baltimore II*, quizá una de las embarcaciones más interesantes en este grupo, copia de uno de los que lucharon contra los británicos en 1812 en la bahía de Chesapeake.

Cerrando este apartado, sendas reconstrucciones de una de las primeras lanchas cañoneras a vapor, llamada *Kariat*, y la torpedera *102*, que se hicieron famosas en el Canal en la primera mitad del siglo XX.

La participación española

Cronológicamente, Inglaterra ha venido efectuando resistas navales por las más diversas razones desde el siglo XIV en estas mismas aguas; sin embargo el antagonismo histórico entre ambas naciones no propició estos encuentros hasta que a principios del siglo XX estos planteamientos se vieron casi superados.

Por esta razón, en junio de 1902, con motivo de la coronación de Eduardo VII, que aguardó más de 50 años para heredar el trono, cuando la Pax Británica se extendía por todas las mares, España fue invitada oficialmente para enviar un navío. La elección recayó en el crucero *Carlos V*, un buque de tres y largas chimeneas, tildado por los expertos a medio camino entre el crucero acorazado y el protegido, de excelente porte, del cual destacaba la prensa de la época su gran autonomía, dada la capacidad de sus carboneras. Sin embargo, aunque oficialmente figura en el listado de unidades participantes y tiene un lugar en el fondeadero, la realidad le obligó a regresar a Ferrol pocas horas después de zarpar por diversas averías en 10 de sus 12 calderas, frustrándose así una excelente ocasión de mostrar el pabellón.

En junio de 1911, esta vez con motivo de la coronación de Jorge V, que no tuvo que aguardar tanto como su padre para acceder al trono, España envió al crucero *Reina Regente*, segundo de su nombre, un tipo único que engrosaría el listado de los solitarios en la LOBA y primer buque de la Armada en ser equipado con montajes pareados; su presencia en el Solent despertó comparaciones con los tipos británicos de factura *Armstrong*.

En junio de 1937, en plena Guerra Civil, al estar reconocido internacionalmente, como gobierno legítimo de España la II República, fuimos invitados a participar en la revista naval que con motivo de la coronación de Jorge VI,



Las bandas de los colegios militares también contribuyeron a realzar el espectáculo, pese a una llovizna tenaz y persistente.

tendría lugar en el Solent. El buque designado para la ocasión fue el destructor *Ciscar* que operaba en el norte, y que al igual que el *Carlos V* figura en los listados con un fondeadero asignado entre el *Kalev* estonio y el *Burza* polaco. Pero los acontecimientos bélicos en la cornisa cantábrica impidieron la asistencia.

La invitación vuelve a repetirse en 1953, esta vez con motivo de la coronación de Isabel II, resultando elegido para desempeñar la comisión el crucero *Miguel de Cervantes*, recién salido de unas importantes obras de mantenimiento y sin duda uno de los más bonitos de la historia española, con un perfil de modernidad realzado gracias al hidroavión *Heinkel 114* montado en el combés, asignándole fondeadero entre el sueco *Gota Lejon* y el brasileño *Almirante Barroso*.

En 1977, con motivo del XXV aniversario de la entronización de Isabel II, España fue nuevamente invitada a sumarse a los festejos, participando en la clásica revista naval; pero debido al contencioso de Gibraltar, se declinó participar en el evento, en el que lo hicieron 20 marinas con 161 buques.

En 1993, con motivo del cincuentenario de la Batalla del Atlántico, España fue de nuevo invitada a participar en otra revista, puesto que sus buques mercantes, al igual que otros neutrales, sufrieron las consecuencias de la Segunda Guerra Mundial, pero el Gobierno español rehusó cortésmente.

De esta manera, en 2005 se arribó a la 45 edición de esta importante revis-

ta naval, destacando la Armada después de 52 años de ausencia a sus dos unidades más representativas, en este caso el portaaviones *Príncipe de Asturias*, que estuvo arropado entre el francés *Charles de Gaulle* y el sucedáneo británico *Albion*, y la fragata *Blas de Lezo*, situada entre el guardacostas *Tyne* y la fragata rumana *Regina Maria*. Pero curiosamente no merecieron ningún comentario ni en la revista oficial *Navy News* ni en el *Oficial Souvenir Programme*, lo que demuestra lo que subyace en el fondo del alma británica.

Conclusiones

Bien cierto es que la conmemoración del bicentenario de Trafalgar pasará a la historia porque reunir hoy en día más de un centenar y medio de buques de guerra, pertenecientes a todo un mosaico de nacionalidades, no es tarea fácil, puesto que, si la memoria no me falla, tal número sólo fue superado en el curso del desembarco en Inchon, durante la Guerra de Corea, en septiembre de 1950.

Habría sido más sencillo, propiciando un clímax más acorde, invitar a franceses y españoles a algo más que una mera presencia. Pero no fue así, lo que condujo que al día siguiente de la revista los auténticos protagonistas de la conmemoración se hicieran a la mar sin entrar en el viejo arsenal de Portsmouth.

Sorprende, por otra parte, que la Marina británica permitiera que la conmemoración se convirtiera en un vulgar negocio comercial, puesto que para acceder al arsenal había que pagar por entrar, al igual que para todo lo demás, como en el caso de las personas embarcadas a bordo del trasatlántico *Queen Elizabeth 2* que, después de abonar 1.000 libras para presenciar la revista, tuvieron que conformarse con verla a más de tres millas de distancia.

No obstante, el tono festivo de la conmemoración marginó el viejo antagonismo entre Inglaterra, Francia y España, convirtiendo la jornada en una fiesta campestre, que congregó para celebrar el evento a más de 250.000 personas, que impasibles consumían *hots dogs* y *fish and chips* bajo una pertinaz lluvia, que tuvo como colofón una exhibición de la Escuadrilla *Red Arrows* de la RAF y gran castillo de fuegos artificiales.

Por todo ello y de vuelta encontrada, no sorprenden las reticencias argumentadas a la participación en Trafalgar 200, pero en la vida más vale ser tildado de caballero que de oportunista, y en esta ocasión la Armada española demostró saber estar a la altura de las circunstancias.

(Fotos: A. Campanera i Rovira).