

# EL TESORO DE SCAPA FLOW

Luis MOLLÁ AYUSO



CAPA Flow es el nombre con el que se conoce un fondeadero situado en el archipiélago de las Orcadas, Escocia, en el septentrión del Reino Unido, un enclave rodeado por un grupo de islas que le dan el resguardo de una sólida guardia pretoriana y que es conocido, sobre todo, por haber sido el emplazamiento de la principal base naval británica durante la Primera y la Segunda Guerras Mundiales.

Los británicos tienen a gala que Inglaterra se ha mantenido inexpugnable a lo largo de los siglos. Desde luego no es verdad, aunque sí es cierto que conquistadores de la talla de Napoleón, Hitler o nuestro Felipe II con su Gran Armada se estrellaron en sus escarpados riscos en sus intentos de conquista. Pero también es conocido que romanos, vikingos, daneses o normandos consiguieron hollar su territorio; por eso reconocen, solo a regañadientes, que el primer emplazamiento que los arqueólogos encontraron en Scapa Flow fue el de una vieja base vikinga. Más próxima en el tiempo, también está documentada la llegada a Scapa en 1588 del *Gran Grifón*, uno de los barcos de la Gran Armada dispersados por la tormenta. Su pecio fue descubierto en 1970 y todos los años los habitantes de Scapa recuerdan la efeméride con una fiesta que los termina conduciendo al llamado Cementerio Español, donde yacen los restos de 50 compatriotas bajo una enorme cruz erigida por los escoceses del lugar con motivo del rescate del pecio.

Pero hay muchas más vicisitudes que hacen de Scapa Flow una base naval fascinante, principalmente sus tumbas sumergidas, pues, además de la del *Gran Grifón*, sus aguas albergan una importante cantidad de buques, submarinos y aviones de combate ingleses y alemanes, tanto de la Primera como de la Segunda Guerra Mundial. De la Gran Guerra están documentados los hundimientos de dos submarinos alemanes. El primero tuvo lugar en noviembre de



Desde el punto de vista estratégico, Scapa Flow gozaba de una situación privilegiada a la hora de controlar la salida a mar abierto de la Flota alemana.  
(Imagen: internet).

y el *U-18* reposa hoy a 75 metros de profundidad como mudo recuerdo de una de las peores guerras que ha conocido la humanidad. El segundo intento de ataque lo llevó a cabo el *U-116*, bajo el mando del teniente de navío Hans Joachim Emsmann cuatro años después. En esta ocasión el sumergible fue



Ensenada de Scapa Flow. El núcleo urbano más cercano era la localidad de Kirkwall.

1914, con la guerra recién comenzada, cuando el *U-18*, al mando del teniente de navío Heinrich von Henning penetró en el fondeadero siguiendo a un vapor mercante a través del Hoxa Sound y, al no encontrar blancos para sus torpedos, enfiló la salida en sentido inverso cuando su periscopio fue avistado por un guardacostas que procedió contra él quebrándole el mástil. Adicionalmente, al submarino le falló el timón de profundidad y no pudo evadirse del segundo ataque del guardacostas, que terminó por echarlo a pique. Menos uno que se ahogó, todos los tripulantes, incluido el comandante, fueron apresados,

detectado por el sistema de hidrófonos y hundido por una mina guiada desde tierra por control remoto, desapareciendo bajo las aguas con sus 36 tripulantes.

Otro de los pecios de la Primera Guerra Mundial, y que de algún modo prestigia los fondos de Scapa Flow, es el del crucero británico *Hampshire*, hundido en junio de 1916 cuando abandonaba la base, debido, probablemente, al impacto de una mina ofensiva alemana. A bordo del *Hampshire*, en misión diplomática que debía conducirlo a Rusia,



Siendo secretario de Defensa durante la Primera Guerra Mundial, el general Kitchener se retrató a sí mismo para un cartel publicitario que luego copiarían los norteamericanos.

viajaba el conde Horatio Kitchener, un viejo héroe de la Guerra de los Bóers que al comienzo de la Gran Guerra fue nombrado secretario de Defensa, dirigiendo como tal una campaña de reclutamiento en la que utilizó como vehículo publicitario un póster con su propia imagen, que serviría de modelo al que los americanos utilizaron con gran profusión a partir de 1917 con el lema *I want you*, en el que el Tío Sam recordaba y recuerda a los norteamericanos su compromiso permanente con la defensa del país. Ambos carteles, uno con el rostro severo de Kitchener y otro con el del iracundo Tío Sam, continúan decorando hoy las habitaciones de gran cantidad de escolares británicos y norteamericanos.

Más allá de las defensas propias de la base contra los ataques alemanes, Scapa Flow jugó un papel determinante en las dos guerras mundiales gracias a su situación geoestratégica, pues, ante la incapacidad de hacerlo por el canal de la Mancha, donde resultaban demasiado visibles, tanto la Flota alemana del Mar del Norte como la del Báltico tenían que desfilan ante Scapa para salir al Atlántico, con independencia de en qué parte del mundo estuviera su objetivo. De esta forma, a los ingleses les bastaba con mantener una estrecha vigilancia naval y aérea sobre las bases alemanas y un buen sistema de aviso a los gran-



La famosa foto de Michael Suckling mostraba al *Bismarck* sorprendentemente fondeado en un fiordo noruego cuando los ingleses creían que había alcanzado el Atlántico Norte.

des buques que esperaban alistados en Scapa para salir a combatir a la Hochseeflotte. Fue así como surgieron sendas alertas en la Primera y la Segunda Guerras Mundiales que condujeron a las batallas de Jutlandia y a la del estrecho de Dinamarca, respectivamente. Aunque se dice que Jutlandia se saldó con ventaja táctica alemana, el hecho de que la flota del káiser tuviera que volver a internarse en sus bases, de las que no volvió a salir en toda la guerra, llevó a algún periodista a acuñar aquella frase lapidaria que resumía bastante gráficamente el verdadero resultado de la

batalla: «Alemania ha golpeado a su carcelero, pero vuelve a estar detrás de los barrotes...».

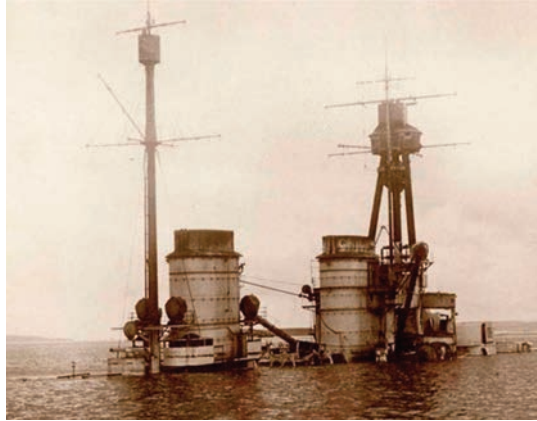
Lo de la batalla del estrecho de Dinamarca en la Segunda Guerra Mundial podría decirse que fue más de lo mismo, aunque en esta ocasión los ingleses no temían la salida a mar abierto de la Flota alemana, sino únicamente la de un pequeño grupo de combate, aunque como cabeza de esa fuerza naval se situaba el *Bismarck*, el acorazado más poderoso del momento y quizás de todos los tiempos. La salida del *Bismarck* al Atlántico hubiese significado un importante revés para los ingleses, pues habría trastocado gravemente el plan de convoyes que aprovisionaban los puertos del Reino Unido y obligado a esfuerzos titánicos en su protección, lo que a su vez hubiera puesto en un compromiso su complicado andamiaje colonial. Por eso, cuando se recibió en Scapa Flow la fotografía tomada por el teniente Michael Suckling desde un *Spitfire* de reconocimiento mostrando al *Bismarck* fondeado en un fiordo noruego, Winston Churchill en persona se puso al frente de las operaciones en los sótanos de la base naval, donde todavía resuena entre las paredes aquella frase lapidaria dirigida a los oficiales navales, a caballo entre el mandato y la súplica, y cuya parte final daría título a una versión cinematográfica del acontecimiento: «Caballeros, se lo ruego, hundan al *Bismarck*». A partir de esa orden la colosal maquinaria naval inglesa se puso en marcha en Scapa, aunque fuera finalmente el torpedo de un *Swordfish* del *Ark Royal*, buque insignia de la Fuerza H establecida en Gibraltar, el que pondría al acorazado alemán a los pies de las unidades que habían zarpado de Scapa para su localización y

neutralización, al inutilizar la única pieza que el *Bismarck* no tenía doblada: el timón.

Pero volvamos a Scapa y a la Primera Guerra Mundial. Tras el armisticio firmado el día 11 de noviembre de 1918, los 176 sumergibles que componían la flota submarina alemana fueron conducidos a Harwich, cerca de Londres. Los ingleses no estaban interesados en este tipo de unidades, que incluso habían denunciado como pérdidas en La Haya, y pronto los submarinos germanos quedaron repartidos entre los aliados. Sin embargo, sí lo estaban en los buques de superficie, tanto por sus sistemas de armas como por el excelente acero con el que estaban contruidos, de modo que el 21 de noviembre de ese mismo año, 74 buques alemanes y unos veinte mil hombres fueron conducidos a Scapa Flow, donde quedaron internados a la espera de las resoluciones emanadas del Tratado de Versalles. Durante su estancia en el fondeadero, los marineros alemanes sufrían frecuentes vejaciones y eran humillados constantemente por sus guardianes ingleses, hasta que, habiendo recibido noticia de que la firma del tratado se llevaría a cabo el 21 de junio de 1919, el vicealmirante Ludwig von Reuter consiguió hacer llegar a los comandantes la orden de hundir sus barcos, y en la mañana de ese día las dotaciones alemanas abrieron simultáneamente las válvulas de fondo y puertas estancas con la intención de hundirlos deliberadamente. Cuando los ingleses se dieron cuenta de lo que estaba pasando, reaccionaron y consiguieron salvar 22 barcos, pero los otros 52 descendieron hasta besar los arenosos fondos de la bahía. En la refriega consiguiente Scapa Flow fue testigo de los últimos muertos, alemanes en este caso, de la Primera Guerra Mundial.

Concluida la guerra, y con la chatarra sumergida alcanzando precios desorbitados, los buscadores de barcos hundidos proliferaron en todos los mares, y en el caso de Scapa Flow, el ingeniero Ernest Cox negoció con la Marina británica el rescate de los pecios alemanes, consiguiendo recuperar 35 de ellos entre los años 1924 y 1931, por lo que, teniendo en cuenta que otros ocho que solo habían quedado medio hundidos fueron objeto de demolición, en los fondos de Scapa Flow permanecieron nueve grandes buques alemanes.

Se dice que en el período de entreguerras Alemania consiguió situar en Kirkwall, la pequeña localidad que da vida a la bahía y base de Scapa Flow, a



El crucero de batalla *Hindenburg* hundido en aguas someras de Scapa Flow.



Tareas de recuperación del material aprovechable del crucero de batalla *Seydlitz*.

un relojero suizo que informaba directamente a las autoridades navales alemanas, hasta el punto de que llegó a convertirse en uno de sus principales espías durante la Segunda Guerra Mundial. Aunque algo difusa, es una historia corroborada en alguna de sus partes. La Primera se finiquitó con unas suturas tan endeblas y humillantes que la herida se mantuvo abierta durante muchos años y no eran pocos los que sospechaban que la Segunda no tardaría en estallar, momento en que la Marina alemana quería estar preparada para actuar contra la principal base naval inglesa. Y es que los alemanes sabían que si conseguían demostrar que Scapa Flow era vulnerable, obligarían a los ingleses a desplazar sus unidades navales

a la base más próxima, en este caso la de Firth of Forth, situada unos 500 km al sur. De ese modo, el tiempo de reacción que tendrían los buques ingleses ante una eventual salida al Atlántico de la Flota alemana disminuiría drásticamente y las probabilidades de la Marina alemana de dispersar sus buques corsarios por todos los mares aumentarían proporcionalmente.

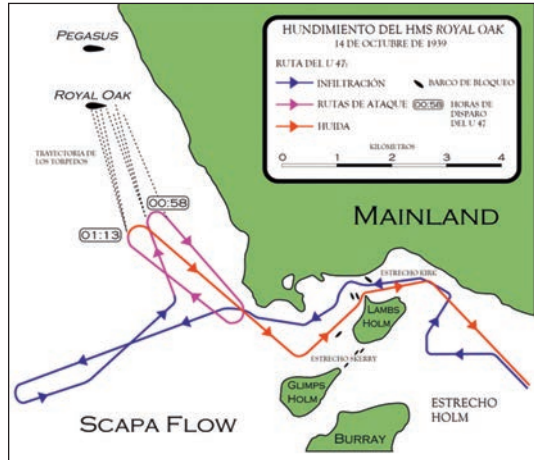
La ayuda del «Relojero de Scapa Flow» permitió a Karl Doenitz, almirante jefe de la Ubootwaffe durante la Segunda Guerra Mundial, confeccionar un plan con posibilidades reales de golpear a la Royal Navy en su centro de gravedad mediante un ataque submarino conocido como Operación Baldour. El análisis de la inteligencia obtenida llevó a la conclusión de que el ataque era posible, ya que aunque el brazo de mar denominado Kirk Sound, que separa la tierra firme del islote de Lambs Holm, estaba cerrado por tres barcos hundidos y unidos por cadenas y cables, los temporales y las mareas habían removido el fondo dejando un pequeño resquicio asequible para una unidad de poca envergadura. Faltaban solo el hombre y la máquina; pero Doenitz ya tenía resuelta esa ecuación en la persona del teniente de navío Günther Prien y su submarino, el *U-47*. La fecha elegida para la operación fue la noche del 13 al 14 de octubre, en condiciones de luna nueva y durante la marea entrante.

El *U-47* zarpó de Kiel el día 8 de octubre en una misión clasificada de máximo secreto. Prien llevaba como segundo a Engelbert Endrass, que con el paso del tiempo habría de convertirse en otro de los ases de la *Ubootwaffe*. El submarino navegaba de noche y pasaba el día sumergido. En la atardecida del 12, un día antes del ataque, Prien comunicó la misión a sus 44 hombres: «Mañana entraremos en Scapa Flow». A las siete de la tarde arrancó motores y se dirigió a la base inglesa. Aunque la misión se había planeado con

luna nueva, Prien se encontró con la sorpresa de una centelleante aurora boreal, pero decidió seguir adelante procediendo silenciosamente al Holm Sound y a continuación al Kirk Sound. Todavía no se había producido la bajamar y la fuerte marea entrante le obligó a una maniobra de gran pericia marinera entre los tres barcos que bloqueaban la canal y las cadenas y cables que los mantenían unidos. El acceso era tan estrecho que el sumergible rozó con uno de los barcos y durante un tiempo mantuvo la marca del casco como mudo testigo de su hazaña. Al fin, media hora después de la medianoche, anotó en el cuaderno de bitácora: «Estamos en Scapa Flow».

Navegando hacia el oeste comenzó a buscar los objetivos, pero no encontró ninguno de los grandes buques ingleses. Él no lo sabía, pero coincidiendo con su salida de Kiel los acorazados *Nelson* y *Rodney* y el crucero de batalla *Hood* habían zarpado de Scapa debido a una alarma de la Flota de superficie alemana. En el fondeadero permanecían otros cruceros, como el *Belfast*, el *Caledon*, el *Colombo* y el *Delhi*, todos fondeados en el sector noroccidental, por lo que Prien no los vio (y tal vez gracias a eso cualquiera que haya viajado a Londres habrá podido ver al *Belfast* atracado enfrente de la Torre de Londres sirviendo como buque-museo). En cualquier caso, sí que divisó al crucero *Royal Oak* y al transporte de hidros *Pegasus*.

El *Royal Oak* era un viejo acorazado con más de 35 años de servicio que complementaba la defensa antiaérea de la base. Alguien podría pensar que tanto esfuerzo y fama por el hecho de haber hundido un barco tan viejo y de tan dudosa utilidad práctica pudiera no estar demasiado justificado, pero se trataba del *Royal Oak*, y en Inglaterra esas dos palabras están dotadas de un gran simbolismo.



Esquema de la maniobra de aproximación y escape del *U-47* en la Operación Baldour.



El acorazado *Royal Oak*. Un buque emblemático para los ingleses.

En 1649 Carlos I de Inglaterra fue ejecutado por su opositor Oliver Cromwell, que proclamó la república en la que él mismo se reservó el papel del llamado Lord Protector. La primera disposición de Cromwell fue localizar y asesinar al heredero, Carlos II, de tan solo 19 años. Tras una serie de amagos, los republicanos y los leales al rey se enfrentaron en la batalla de Worcester, en la que se impuso Cromwell, y cuenta la tradición que Carlos II consiguió burlar a los que le buscaban encaramándose a un roble en el que pasó la noche viendo galopar a sus pies a sus perseguidores. Una vez que consiguió escapar, huyó a Francia, donde esperó la muerte de Cromwell para restaurar la monarquía. El Roble Real, que la tradición sitúa cerca de Worcester, tiene una gran trascendencia en la historia de Inglaterra y, además de ese barco que Prien encontró y hundió en Scapa Flow, otros ocho habían ostentado el mismo nombre.

A las 00:58 Günther Prien ordenó el primer lanzamiento, consistente en cuatro torpedos, dos a cada uno de los buques que tenía en el retículo de su periscopio. Uno de ellos se quedó en el tubo al fallar el mecanismo de disparo y otros dos erraron el blanco. Después de una carrera de 3.000 metros y tres minutos y medio, el cuarto torpedo alcanzó la proa del *Royal Oak* y, aunque el estampido se sintió en todo el buque, no causó ninguna sorpresa y se achacó a una explosión menor en un pañol de oxígeno y pintura. A nadie se le ocurrió que pudieran ser torpedeados en Scapa Flow.



A bordo del *U-47* sintieron nítidamente la explosión y Günther Prien ordenó escapar a toda velocidad, disparando en retirada el torpedo de popa, que también falló. Tanto en tierra como a bordo del *Royal Oak* todo permanecía sorprendentemente en calma y no se produjo ninguna alarma, por lo que, con nervios de acero, Prien decidió acometer un segundo ataque de tres torpedos a una distancia menor. En esta ocasión todos los proyectiles hicieron blanco y explotaron, levantando grandes columnas de agua, y diez minutos después el *Royal Oak* se daba la vuelta y se hundía. Al día siguiente los buzos encontraron uno de los torpedos sin explotar y se dieron cuenta de que esa noche habían sido visitados por submarinos alemanes. Esa misma tarde un nuevo vapor fue hundido en el Kirk Sound, que de esa forma quedó bloqueado de manera segura. Demasiado tarde.

Navegando en superficie el *U-47* consiguió salir a mar abierto por una brecha algo más al sur de la utilizada a la entrada. Una vez a salvo, Prien envió un mensaje a Doenitz informando del resultado de Baldour, y tres días después el submarino llegaba a la base de Wilhelmshaven con la tripulación formada en cubierta, siendo recibidos como héroes. La dotación al completo fue condecorada con la Cruz de Hierro y días después Hitler prendió en el pecho de Prien la Cruz de Caballero, siendo el primer comandante de submarinos en recibirla. En Scapa Flow quedaron hundidos un barco y el orgullo británico, además de 834 marinos muertos de una tripulación de 1.200. Tres días después del ataque, cuatro bombarderos *Junkers Ju 88* sobrevolaron Scapa en una de las primeras incursiones de la Luftwaffe sobre Gran Bretaña, dañando gravemente al veterano acorazado *Iron Duke*. Uno de los aviones fue derribado por una batería antiaérea y constituye hoy otro de los pecios del santuario-museo de los fondos de Scapa Flow.

Como ya se ha dicho, la base inglesa aún habría de alcanzar una altísima cota de protagonismo al servir como oficina de operaciones a Winston Churchill cuando decidió dirigir personalmente la localización, caza y hundimiento del acorazado *Bismarck*. Una de las cosas por las que el político británico alcanzó fama inmortal, además de por su amor a la ginebra y a los puros, fue su incapacidad a la hora de reconocer sus errores. Sin embargo, al serle mostrada la foto de Michael Suckling, tras recordar su grave error en aquellas mismas salas en la Primera Guerra Mundial cuando desautorizó a una leyenda de la Marina, como era el almirante Sir John Fisher, ordenando bajo su responsabilidad el desastroso desembarco de Galípoli, Churchill se llenó de humildad y, consciente de lo que se jugaba Inglaterra, suplicó a los oficiales navales que dieran lo mejor de sí y cazaran del modo que fuera al poderoso acorazado alemán, conseguido lo cual, al quedar neutralizada la Flota alemana igual que había sucedido en la Primera Guerra Mundial, la base perdió protagonismo y no tuvo ninguna otra actuación destacable.

Concluida la Segunda Guerra Mundial, Scapa Flow dejó de tener razón de ser y con el paso de los años fue desmantelada. Antes, siguiendo órdenes



Las «Barreras de Churchill» ciegan lo que en su día fue el paso que atravesó el *U-47* para torpedear al *Royal Oak*.

directas de Churchill, los accesos orientales fueron cerrados con carreteras de hormigón, y de ese modo quedaron unidas a tierra las islas Burray y South Ronaldsay, que en la actualidad forman parte de la infraestructura vial de las islas Orcadas, en concreto la carretera A961 que las une con la capital, Kirkwall, y que discurre por encima de la derrota elegida por Günther Prien para entrar en la bahía en 1939. De la antigua base naval únicamente se conservan un museo y una de las escuelas de buceadores de la Marina británica. La claridad de sus aguas y el hecho de que nueve unidades alemanas



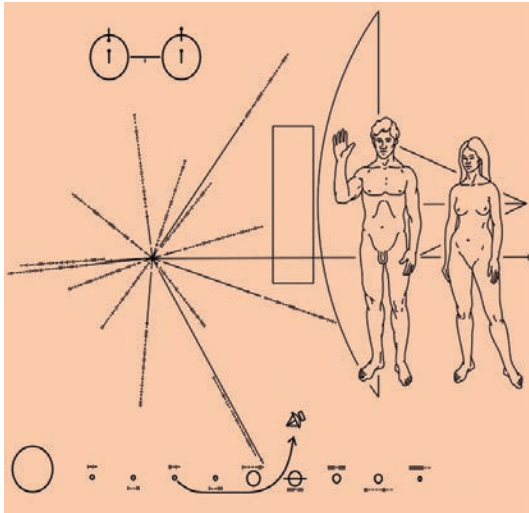
Entrega de la bandera del *Royal Oak* al excombatiente Norman Thackeray, último superviviente del acorazado, fallecido en 2013 a los 92 años.

permanezcan hundidas en el fondo han hecho de la vieja rada el paraíso de los buceadores de medio mundo, aunque todos respetan la prohibición de hacerlo alrededor del pecio del *Royal Oak*, declarado tumba protegida por el Gobierno británico, ya que todavía encierra entre sus retorcidas cuadernas el último suspiro de 834 marinos, algunos de ellos jóvenes aprendices de menos de 18 años. Únicamente los dos buzos más destacados de cada curso están autorizados descender una vez al año los 25 m de profundidad a los que yace el viejo acorazado para cambiar la bandera, que es entregada a continuación con toda solemnidad a alguno de los descendientes de los marinos desaparecidos en el hundimiento.

El 2 de mayo de 1945 los últimos defensores de Berlín entregaron las armas al Ejército soviético y cuatro meses después los japoneses firmaban el acta de rendición a bordo del acorazado *Missouri*. Antes, a primeros de agosto, los norteamericanos lanzaron sobre Hiroshima y Nagasaki sendas bombas nucleares experimentales de uranio y plutonio que, además de causar un cuarto de millón de muertos civiles y otros daños cuantiosos a largo plazo, señalaban el inicio de la era de las pruebas atómicas. De ese modo, solo hasta 1970, los Estados Unidos y la Unión Soviética, y en grado menor Francia, China e Inglaterra, efectuarían más de mil pruebas nucleares a lo ancho de todo el globo terráqueo (con el paso del tiempo se irían sumando al club nuclear otros países, como India, Pakistán y más recientemente Corea del Norte).

Por aquel entonces el acero se producía según un sistema denominado Bessemer, que necesitaba ingentes cantidades de aire, un elemento que desde las primeras explosiones en Japón había dejado de existir en estado puro, pues estaba ligeramente contaminado por isótopos radioactivos, por lo que el acero que salía de las fundiciones estaba viciado con impurezas de cobalto que alteraban sus propiedades fundamentales, sobre todo en condiciones extremas. Para comprender mejor este fenómeno baste recordar que el casco del *Titanic* se construyó con acero contaminado intencionadamente, con impurezas de magnesio, lo cual le restaba rigidez, concediéndole así una flexibilidad que facilitarían su salida de una hipotética varada, pero al mismo tiempo su dureza se veía afectada con el descenso de la temperatura, y la aciaga noche de su hundimiento el trasatlántico navegaba por aguas próximas a los cero grados, lo que facilitó que las aristas cortantes del iceberg penetraran en su casco como un cuchillo caliente en la mantequilla.

A finales de los años 60 la carrera espacial estaba a punto de alcanzar uno de sus logros más importantes: la llegada del hombre a la Luna. En realidad se trataba de una de las batallas principales de la Guerra Fría, un hito respecto al cual el fallecido presidente Kennedy había prometido a los americanos que se adelantarían a los rusos y pondrían un hombre en la Luna antes del final de la década. Como quiera que los años 60 llegaban a su fin, la NASA centró todos sus esfuerzos en el objetivo, que entre otros requisitos hacía necesario un módulo lunar de una fiabilidad que la calidad del acero de la época no asegu-



Mensaje interestelar que viaja a bordo de la *Pioneer 10*.

raba, sobre todo en las condiciones que pudieran darse en un medio nuevo y desconocido como el de la superficie lunar. Además, la idea era dejar allí una serie de aparatos y medidores de alta sensibilidad para cuyas carcasas tampoco se encontraba acero no contaminado. En esas condiciones alguien pensó en el excelente material de los barcos hundidos en Scapa Flow, que la propia agua de mar que les servía de mortaja había protegido de la radiación nuclear. Según cuenta el escritor holandés Daniel van der Vat en *The Grand Scuttle*, la NASA se hizo con una im-

portante cantidad del acero de los barcos alemanes para emplearlo en sus módulos lunares y en los medidores que pensaba dejar en la superficie del satélite. Resulta fascinante imaginar que la misma plataforma de acero sobre la que los melancólicos marinos alemanes contemplaban la Luna durante las noches de su largo cautiverio en Scapa Flow miraba ahora al planeta Tierra desde los elementos diseminados por los astronautas del programa Apolo en la superficie de la Luna.

Pero Van der Vat va más lejos. Al parecer, y dado que el problema del acero persistía a principios de los años 70, las primeras sondas interestelares lanzadas por la NASA, las *Pioneer* primero y las *Voyager* después, a pesar de estar construidas en aluminio, podrían contener equipos de medición hechos con el mismo acero obtenido en Scapa Flow. La *Pioneer 10*, primera de las sondas que sobrepasó el cinturón de asteroides, albergaba en su interior una placa con un mensaje simbólico para informar a hipotéticas civilizaciones extraterrestres que pudiesen interceptar la sonda acerca del ser humano y nuestro planeta, una suerte de «mensaje interestelar en una botella». En la placa puede verse una pareja de figuras humanas, hombre y mujer, a escala de la propia sonda. Un haz de líneas que parten radialmente de un punto —el planeta Tierra— señala la dirección de los pulsares más significativos y cercanos a nuestra galaxia, los cuales representarían para una civilización técnicamente avanzada algo así como nuestro código postal. En la parte inferior de la placa puede verse una representación de nuestro sistema solar y las primeras etapas del viaje de la *Pioneer*, y en la superior una indicación en

código binario del espín de una molécula de hidrógeno, el elemento más común de nuestro universo.

Alcanzada la velocidad de escape del sistema solar, hace ya 15 años que se perdieron las comunicaciones con la *Pioneer 10*, pero sin fuerzas de rozamiento que alteren su avance la sonda podría y debería progresar indefinidamente por el cosmos. Su rumbo actual la conduce a las inmediaciones de la estrella Aldebarán, donde podría situarse en alrededor de un millón y medio de años.

En realidad y aunque la NASA nunca ha confirmado el uso del acero de Scapa Flow para este tipo de misiones, tampoco lo ha negado, por lo que, más allá de la posibilidad de que se trate de un mito, en un futuro muy lejano, cuando prácticamente no queden vestigios de nuestra civilización e incluso en nuestro planeta no quede vida como la hemos venido conociendo hasta la fecha por pasar la Tierra a la zona alejada del Sol, un trozo de aluminio construido por el hombre seguirá navegando por otros universos, y en su interior, además de un mensaje de una civilización para entonces seguramente extinguida, un trozo del casco de un barco que en su día formó parte de una flota derrotada y prisionera seguirá representando en el universo al mar y a los hombres que une y ha unido siempre.

