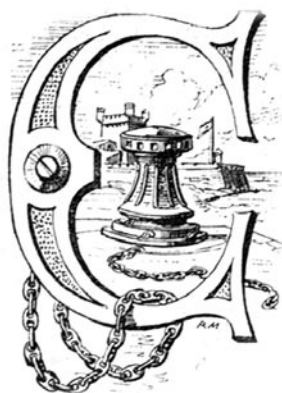


UNA VISITA INCÓMODA: EL SUBMARINO *U-105* EN FERROL

Manuel RODRÍGUEZ AGUILAR
Oficial de la Marina Mercante



CONFORME avanzaba el mes de junio de 1942 la situación internacional estaba tomando un cariz preocupante. Mientras la batalla diplomática en torno al submarino italiano *Luigi Torelli*, internado en Santander con graves daños, no estaba ni mucho menos resuelta, al Gobierno español se le presentaba una nueva papeleta con la «visita», esta vez, de un submarino alemán a Ferrol.

Algunos definen la diplomacia como la ciencia o conocimiento de los intereses y relaciones de unos Estados con otros. Sin duda, una ciencia difícil, que depende de la inteligencia, la habilidad, la perspicacia, la previsión, la astucia y el talento de los profesionales. A todo ello hay que añadir que todos los

manuales sobre la materia coinciden en que la diplomacia ha de ser elástica, flexible y apta para acomodar sus acciones sobre la marcha. Y debe hacerlo todo con mucha diligencia para evitar demoras que siempre serán perjudiciales. Así, para resolver una situación enrevesada las personas que intervinieron tuvieron que poner en práctica las mejores tradiciones diplomáticas, aunque hay que reconocer que la actuación, adornada por todos los atributos y características propias de la diplomacia, se vio favorecida por una coincidencia inesperada que fue de gran ayuda para resolver la cuestión.

En el caso que nos ocupa, gracias a que el asunto del *Luigi Torelli* se llevó todo el protagonismo diplomático y el interés internacional, el submarino alemán *U-105* estuvo esos días más libre para entrar en Ferrol, reparar sus averías y salir, y todo ello sin llamar prácticamente la atención. Eso sí, sin olvidar que la actividad diplomática, dentro de los usos del derecho internacional y de la neutralidad marítima, giraba en torno a la forma de entrada del submarino alemán en un puerto neutral y que con solo cambiar la expresión «por sus propios medios» por la palabra «remolcado» el caso habría tomado

un rumbo totalmente diferente. Al final, en un asunto como el del *U-105*, que hasta ahora no ha sido objeto del interés de los investigadores e historiadores, se había actuado con diplomacia, pero también con rapidez y discreción, lo que permitió conseguir un resultado satisfactorio para casi todas las partes en conflicto.

Una auténtica prueba de fuego

La historia había empezado el 4 de junio de 1942, cuando a mediodía se tuvo conocimiento de que había embarrancado un submarino en la isla Erbosa, en las proximidades del cabo Peñas. Se identificó como el italiano *Luigi Torelli*, que buscaba refugio en la costa española a causa de las averías sufridas tras un ataque llevado a cabo por aviones británicos en la misma madrugada del día 4. A lo largo de esta jornada varios pesqueros intentaron prestarle auxilio. Su tripulación no consiguió reflotar el submarino hasta las diez de la noche, con la pleamar. Después, un barco español lo llevó remolcado al puerto de Avilés.

En Madrid la maquinaria diplomática se ponía en marcha con un juego de cuatro bandas: Ministerio de Marina, Ministerio de Asuntos Exteriores, Embajada italiana y Embajada británica. España se definía como «no beligerante» desde el 12 de junio de 1940, y por ello le correspondía aplicar las reglas internacionales de la neutralidad marítima; pero las presiones eran tan fuertes que costaba tomar una decisión. Las órdenes provisionales basculaban entre la concesión de un plazo razonable para reparación e internamiento, porque el submarino había entrado en puerto remolcado por un barco español, un importante detalle que anulaba cualquier permanencia temporal en un puerto neutral y suponía su internamiento automático. Con tanto revuelo, los italianos movieron ficha y, como no querían forzar la situación por temor a que se rompiera la delgada línea que la sostenía, optaron por la salida en la madrugada del día 7, a pesar de las graves averías que había sufrido el buque.

Sin embargo, todavía era pronto para conocer el desenlace final; un nuevo ataque aéreo obligaba ese mismo día al submarino a entrar en Santander sin haber abandonado las aguas territoriales españolas. Vuelta a empezar con nuevas reglas de juego. La postura del Gobierno español era firme: el internamiento; pero los italianos no querían dar su brazo a torcer y peleaban duro para que no se inmovilizara el submarino, aprovechando la ocasión para repartir culpas entre los demás. Ante el derrotero que estaba tomando el asunto, el Ministerio de Asuntos Exteriores italiano se sumó a la tensión diplomática. Mientras tanto, el submarino reparaba parcialmente sus averías en Santander para, por lo menos, poder navegar en superficie. Y llegó el golpe de teatro. El 14 de junio, en un juego de estrategia, el *Luigi Torelli*, que estaba bajo vigi-



Un avión de patrulla antisubmarina *Short S.25 Sunderland* en vuelo. Era frecuente verlos cerca de la costa norte española cuando iban a la caza de los submarinos del Eje durante la Segunda Guerra Mundial. (Fuente: Royal Air Force Coastal Command)

lancia de las autoridades españolas, se escapó de Santander ante la perplejidad de unos, la contrariedad de otros y la indignación de muchos.

Aviones contra submarinos

Otro día más para soportar el mal tiempo. El jueves 11 de junio de 1942, el cuatrimotor *Short S.25 Sunderland* Mk II W3993/W del 10.º Escuadrón de la Real Fuerza Aérea Australiana (RAAF) realizaba una patrulla rutinaria sobre el golfo de Vizcaya y el océano Atlántico en busca de submarinos del Eje, armado con seis cargas de profundidad y dos bombas antibuque. En la cabina, el Flight Lieutenant Eric B. Martin y su segundo, el Pilot Officer Geoff Rossiter, comprobaban los controles mientras volaban a 2.000 pies de altitud envueltos en nubes y lluvia, aunque por fortuna disponían de la ayuda de un radar ASV Mk II. Eran las 08:34 horas cuando, al atravesar un pequeño claro, avistaron un buque a más de 100 millas al oeste de Finisterre. Sin ser detectados, comprobaron que se trataba de un submarino navegando con rumbo sudeste y a una velocidad de ocho nudos. La suerte les sonreía y no había tiempo que perder; maniobraron para acercarse por la popa y en una pasada a 50 pies de altitud le lanzaron todas las cargas de profundidad, que explotaron ahorquillando el blanco. En un primer reconocimiento apreciaron al submarino parado y con una ligera escora a estribor.

Aprovechando que el día amaneció nublado, parte de la tripulación se encontraba en cubierta cuando, de repente, apareció un avión a baja altitud. La



Espectacular imagen del ataque a un submarino alemán en el océano Atlántico. El protagonista es un hidroavión *Sunderland* que acaba de lanzar varias cargas de profundidad a baja altitud. (Fuente: Royal Air Force Coastal Command)

sorpresa fue mayúscula; acto seguido, las explosiones sacudieron violentamente al submarino y unas inmensas columnas de agua lo cercaron en superficie. Pasaron varios minutos hasta poder hacer inmersión, aunque poco después el submarino volvía a la superficie a causa de las averías, y a sus tripulantes no les quedaba más remedio que defenderse del avión atacante haciendo uso de los cañones antiaéreos. Con el submarino en superficie, se les presentaba una segunda oportunidad. Así, en el hidroavión se prepararon para atacar a su presa con las dos bombas antibuque, ocasionando algún impacto positivo tras verificar un rastro visible de combustible sobre el agua. A pesar del mal tiempo, desde el aparato pudieron mantener durante varias horas contacto con el submarino, que continuaba en superficie y navegaba con rumbo errático a una velocidad variable entre dos y cuatro nudos, además de efectuar paradas ocasionales. Después de su hazaña y de muchas horas en el aire, el *Sunderland* regresó a su base de Mount Batten, al sur de Inglaterra, con varios impactos en el fuselaje y las alas.

¿Cuál había sido el objetivo del hidroavión *Sunderland*? Se trataba del submarino alemán *U-105*, al mando del Fregattenkapitän Heinrich Schuch. Era una de las catorce unidades del *Tipo IXB* construidas por A. G. «Weser» Bremen. En servicio desde el mes de septiembre de 1940, desplazaba 1.051 toneladas en superficie y tenía 76,5 metros de eslora, 6,8 de manga y 4,7 de calado. El submarino podía alcanzar una profundidad máxima de 230 metros. El equipo propulsor estaba compuesto por dos motores diésel MAN de 2.200 CV cada uno y dos eléctricos Siemens-Schuckert de 500 CV, con los que,

gracias a sus dos hélices, podía alcanzar una velocidad máxima de 18,2 nudos en superficie y 7,7 en inmersión. La reserva de los tanques de combustible les proporcionaba un radio de acción de 12.000 millas a 10 nudos. Los submarinos *Tipo IXB* estaban armados con seis tubos lanzatorpedos (cuatro a proa y dos a popa), un cañón de 10,5 cm, otro de 37 mm y otro más de 20 mm, de uso antiaéreo. Contaban con una dotación de entre 48 y 55 hombres. El *U-105* había partido el 7 de junio de su base en Lorient y realizaba su séptima patrulla.

Los planes iniciales ya no servían de nada y, a la vista de las averías sufridas, el comandante se puso en contacto con el Alto Mando Naval (OKM) en Berlín. En esas circunstancias no había duda: la mejor opción era poner rumbo a Ferrol para buscar refugio (y por las facilidades para reparar) y encomendarse a la fortuna para que no sucediera

nada durante la travesía. A las dos de la tarde del mismo día 11 se recibió en el Ministerio de Marina la primera noticia a través del adjunto naval alemán, informando que en un punto cercano a latitud 43° N y longitud 013° W se encontraba averiado un submarino alemán que no podía sumergirse, vigilado por un avión aliado. A la vista de la situación, el Alto Mando Naval alemán solicitaba un buque que pudiera prestar, en caso necesario, auxilio a los naufragos. En Ferrol se alistó el destructor *Melilla*, que quedó fondeado y listo para salir en espera de órdenes. A las siete de la tarde, el citado adjunto naval se presentó con nueva información: la situación del submarino a las 11:30 horas era latitud 43° 15' N y longitud 012° 35' W, y navegaba con rumbo 090 a una velocidad de 13 nudos, sin perder contacto con el avión enemigo.



Parte de la tripulación de un submarino *Tipo IXB* en plena maniobra de ataque. (Fuente: Bundesarchiv)

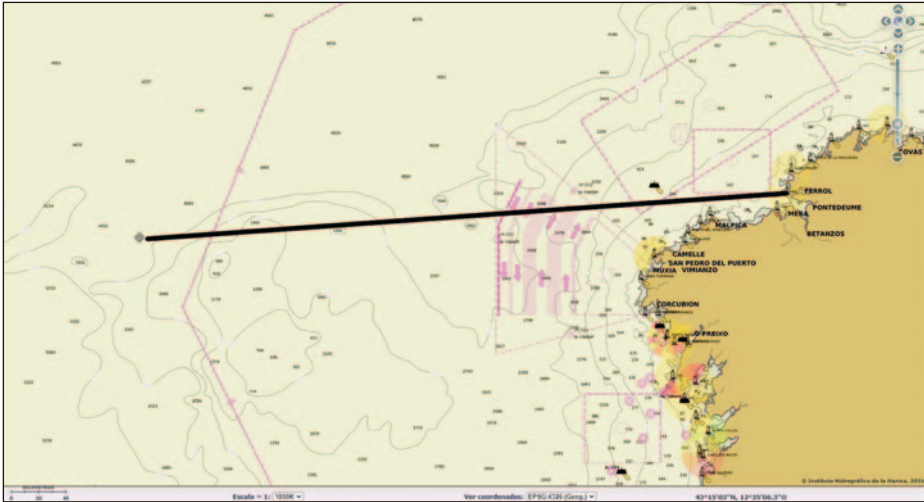


Tripulantes de un submarino *Tipo IXB* manejando el cañón SK C/30U de 37 mm, un arma efectiva con la que podían defenderse de los atacantes aéreos. (Fuente: Bundesarchiv)

Un submarino alemán en Ferrol

A las 01:30 horas del 12 de junio, el adjunto naval hacía acto de presencia en el Ministerio para comunicar que no habían tenido noticias del submarino, suponiendo que se había perdido, y solicitaban la salida del buque para socorrer a los posibles naufragos. El Estado Mayor de Ferrol ordenaba la salida del *Melilla*. Sin embargo, a las 04:15 se producía una nueva comparecencia del agregado naval para comunicar que el submarino se encontraba a unas cinco horas de la entrada de Ferrol. Además, interesaba la posibilidad de un remolcador para prestarle auxilio, puesto que navegaba con graves averías. Se transmitieron al Estado Mayor de Ferrol las órdenes para que se prestase el auxilio reclamado y que regresara el *Melilla*. La primera parte de la historia concluía con la entrada del submarino a las 08:30 horas «por sus propios medios, en el puerto de El Ferrol con averías cuya importancia aún no se puede concretar», según informaba oficialmente el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada. A la llegada, siete tripulantes heridos fueron desembarcados para su tratamiento en un centro sanitario y, de paso, quedaban internados.

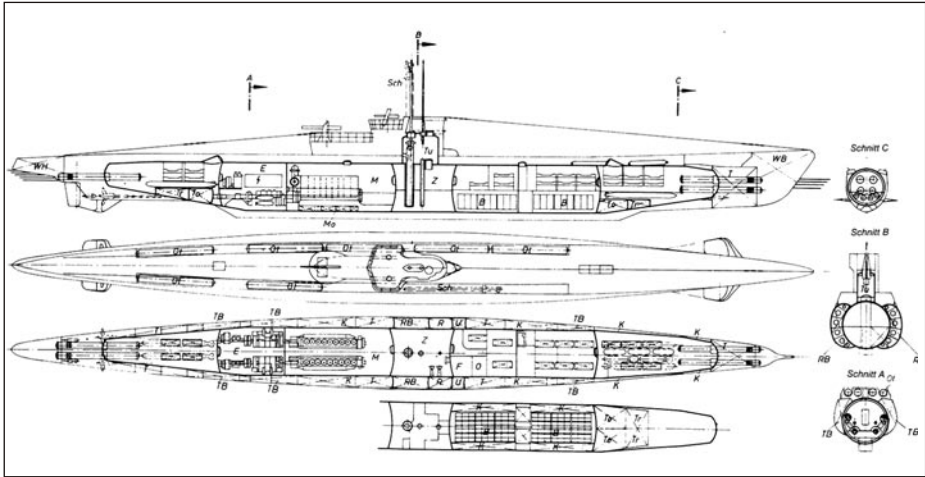
La importancia del asunto hizo que el ministro de Marina se pusiera en contacto telefónico la misma mañana del viernes 12 con el subsecretario interino del Ministerio de Asuntos Exteriores. Durante la conversación, el almirante Salvador Moreno le comunicó la llegada del submarino alemán averiado, añadiendo que se envió un remolcador, que «entró en Ferrol remolcado» y



En una carta española del noroeste de la Península se muestra la posición señalada por el submarino a las tres horas del ataque —la primera posición calculada, puesto que la primera comunicada por el adjunto naval alemán era aproximada— y la derrota seguida por el submarino *U-105* hasta Ferrol. (Fuente: Instituto Hidrográfico de la Marina)

que en ese momento se encontraba sostenido por aire comprimido a fin de evitar que se hundiera. El detalle de que había sido remolcado era de vital importancia, puesto que existía la obligación de internar un buque de guerra beligerante en un país neutral cuando había entrado en uno de sus puertos con el auxilio de los buques del país en el que había hallado refugio. Así, para el ministro de Marina se trataba de «un caso claro y evidente de internamiento», y mostraba su preocupación ante «la gravedad e importancia de estos casos recientes y tan próximos entre sí», a la vez que subrayaba «el peligro extremadamente acentuado que representaría para nosotros no respetar estrictamente los usos internacionales en relación con ellos». De acuerdo con el punto de vista del ministro, «si las operaciones de auxilio o salvamento son seguidas de la actitud establecida por aquellos usos tendrán que ser reconocidas por todos como de carácter humanitario y, consiguientemente, respetadas»; por el contrario, «si se convierten en ayuda militar, determinarán inevitables represalias». Ambos quedaban a la espera de novedades.

Por su parte, la Embajada alemana, atenta a los problemas de su submarino, envió el día 12 una nota verbal al Ministerio de Asuntos Exteriores en la que explicaba que, debido a la importancia de los daños, no podría salir del puerto dentro de las 24 horas, por lo que solicitaba un plazo mayor («conforme a las reglas del derecho internacional»), para poner el submarino en condiciones de marcha. Los alemanes sabían muy bien que, siempre y cuando las



Planos de un submarino *Tipo IXC* (la diferencia más destacable con el *Tipo IXB* eran una vela de mayor tamaño y el segundo cañón antiaéreo de 20 mm). Se distinguen los cascos interior y exterior, así como algunos de sus elementos constructivos. En las diferentes vistas se muestran en detalle los interiores con sus diferentes dependencias.

(Fuente: <https://laststandonzombieisland.com>)

reparaciones afectaran a la seguridad en la navegación, un país neutral podía conceder un plazo razonable a un buque beligerante que hubiera entrado en uno de sus puertos por sus propios medios. De nuevo, la forma de entrada del submarino en un puerto español jugaba un importante papel en el proceso de negociación diplomática.

En Ferrol actuaron con rapidez y el mismo día 12 entró el submarino en el dique número 2 del Arsenal, quedando en seco a las tres y media de la mañana del día siguiente. Una comisión designada al efecto se encargó de realizar un reconocimiento de las averías sufridas por el submarino. El informe, firmado el día 13 de junio, recogía lo siguiente:

«COSTADO DE BABOR.-Parte de proa

Rotura del patarray del timón horizontal, observándose la falta del estay del mismo al costado. Probable torcedura del eje de dicho timón, toda vez que según manifiesta el personal del buque, el motor de accionamiento de estos timones funciona perfectamente, sin que sea capaz de poner en movimiento a aquellos. Grandes abolladuras y rotura de planchas en el forro exterior de dicha parte de proa, en una longitud de ocho a nueve metros. Desprendimiento parcial de una plancha lateral en la quilla de lastre. Una abolladura en el centro del barco y próximamente en un metro por debajo de la flotación, que

se supone coincide con los tanques de que más adelante se habla. Falta de la tuerca del tintero en el timón vertical, estando rota por la unión del mismo a su soporte.

COSTADO DE ESTRIBOR.-Parte de proa

Ligeras abolladuras en el forro exterior en una longitud de cuatro metros, aproximadamente, por la cara de popa del timón horizontal. En este timón falta el pasador de giro.

CUBIERTA

Desperfectos de pequeña importancia producidos por choque de bomba en un trozo a proa del puente y a babor.

Completada esta información del casco por la visita efectuada al interior del buque y por las referencias obtenidas del Jefe de Máquinas, se ha podido apreciar también la existencia en la parte de proa de la cámara de mando próximo al mamparo estanco, de una grieta de sentido transversal en el casco resistente, que alcanza, según las indicaciones de a bordo, un metro de longitud y tiene unos dos milímetros de ancho, aproximadamente. A la vista de esta información y ampliado el reconocimiento por el exterior del casco, se observa, efectivamente, una grieta que sobresale por ambos lados de la quilla de lastre, y que bien pudiera ser prolongación de la que acabamos de citar. Es la vía de agua más importante y aparece taponada de fortuna con tablones apuntalados. Para definir correctamente esta avería, sería preciso descoser en esa parte la citada quilla de lastre, echar fuera de éste y completar el achique del compartimento de víveres que corresponde a la avería. En la parte de proa, cámara de lanzar, existen abundantes pérdidas de menos importancia que la anterior. Igualmente, presentan pérdidas las cuatro puertas de los tubos de lanzar. Para determinar concretamente estas pérdidas será preciso efectuar las pruebas correspondientes, desmontando previamente la parte del casco exterior afectada, constituido por chapas atornilladas y remachadas sobre varengas ligeras unidas a su vez al casco interior.

AVERÍAS EN TANQUES.-Cámara de motores

Según manifestaciones del Jefe de Máquinas, dos tanques de aceite lubricante de babor, que actualmente contienen dicho líquido, acusan pérdidas que no han podido ser apreciadas por el exterior, pero que han sido señaladas por la presencia de agua en dichos tanques. Otro tanque de estribor, también de aceite lubricante, parece acusar pérdidas, aun cuando el personal del buque no tiene de ello seguridad absoluta. Los tanques que acabamos de citar están situados contiguos a la grieta transversal a que antes se hizo mención.

Cámara de mando

Un tanque de combustible de babor, que actualmente se encuentra vacío, acusa pérdidas seguras y otros dos de babor y estribor, respectivamente, también de combustible con pérdidas probables.

SOLLADO

Los dos tanques de compensación de torpedos, según manifestaciones del personal del buque, acusan pérdidas seguras, así como los cuatro tanques de trimado de proa.

SERVICIOS ELÉCTRICOS

Manifiesta el personal del buque la necesidad de reparar la instalación del alumbrado que afecta a diez lámparas. Un repetidor de la giroscópica tiene la esfera rota, desconociéndose el estado interno de la misma. Otro repetidor se encuentra averiado totalmente.

VARIOS

Se observan pérdidas muy importantes en las cajas de válvulas de escape de gases de los motores de babor y estribor. Parece que existe rotura en la unión de dichas cajas al casco resistente e, igualmente, de las válvulas de charnela que van en el interior de las referidas cajas. Fundamenta el personal del buque esta suposición en haberse observado abundantes pérdidas de agua de circulación y gases, cuyo rastro ha quedado efectivamente señalado y podido apreciar en el reconocimiento. Continuando en su información el Jefe de Máquinas, manifiesta la existencia de pérdidas generalizadas en toda la tubería de circulación de motores. Igualmente acusan pérdidas las válvulas de aspiración de agua de circulación en los motores (babor y estribor). Aparece rota la brida de unión de una válvula de inundación de pañoles de municiones con el casco resistente. Aparece también muy averiada otra válvula del mismo servicio de la banda de estribor que, actualmente, se encuentra estancada con cuñas de madera. Asimismo, observó el personal del buque inmediatamente después de la explosión de las bombas, entradas de agua en las seis válvulas de ventilación (inyección y extracción) de la de motores y de mando. Será preciso desmontarlas para su reconocimiento. Se encuentran rotos todos los cristales de niveles. Como ampliación de esta información, parece ser que todas las pérdidas que acabamos de reseñar, fueron apreciadas en la inmersión a gran profundidad efectuada por el buque inmediatamente después del ataque, pérdidas que le obligaron a salir a la superficie inmediatamente.

Analizadas y estudiadas en la medida que ha sido posible las anteriores averías en relación con su probable reparación, manifiestan:

1.—REPARACIÓN NECESARIA PARA VOLVER AL BUQUE A SUS CONDICIONES NORMALES DE EFICIENCIA.

Esta reparación, que por su índole especial alcanzaría una gran amplitud y dificultades, exigiendo a su vez el empleo de materiales especiales de que no se dispone, no se cree factible.

2.—REPARACIÓN PARA DEJAR AL BUQUE EN CONDICIONES DE NAVEGAR EN INMERSIÓN.

Tampoco creemos posible esta obra por los motivos anteriormente expresados.

3.—REPARACIÓN NECESARIA PARA DEJAR AL BUQUE EN CONDICIONES DE NAVEGAR EN SUPERFICIE.

Salvo averías que puedan aparecer durante el desarrollo de esta reparación y que no ha sido posible prever en un principio, se estima que, en un plazo aproximado de ocho a diez días, pueden mejorarse sensiblemente las condiciones de seguridad del buque para dejarlo en situación de navegar en superficie».

La diplomacia entra en juego

El informe técnico lo firmaban Agustín Fernández Morales, jefe de la Inspección Local de la Dirección de Construcciones e Industrias Navales Militares, y Ángel Morales Martínez, director interino del Consejo Regulador de las Construcciones Navales Militares, que actuaban bajo la presidencia del contralmirante Ramón de Ozamiz y Lastra, comandante general del Arsenal. A continuación, la patata caliente cambiaba de manos y pasaba al Ministerio de Asuntos Exteriores, que recibía el informe junto a un escrito del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, el cual esperaba contestación, a vuelta de correo, para dar una respuesta al asunto: «Convendría que por ese Ministerio de Asuntos Exteriores se nos notificase con la mayor urgencia, la determinación de si procede o no conceder este plazo, debiendo significarle que caso de estimarse conveniente acceder a ello, pudiera ampliarse doce o catorce días para salvaguardar un posible error en la apreciación de la duración de la obra a ejecutar». En Ferrol, cualquier actuación quedaba suspendida a expensas de una respuesta por parte del Ministerio de Asuntos Exteriores.



De vuelta de otra campaña, un submarino Tipo IXB entra en el puerto francés de Lorient, donde los alemanes habían construido una gran base para submarinos.
(Fuente: www.DUBM.de)

Mientras tanto, la entrada de un submarino alemán en un puerto español provocaba que la diplomacia británica se pusiera en marcha. No obstante, el 19 de junio se había adoptado una decisión en el Ministerio de Asuntos Exteriores y buscaban una forma de tomar la delantera, comunicando al embajador británico que «se ha señalado un plazo máximo de 12 días para la reparación de las averías del submarino alemán que se encuentra actualmente en el puerto de El Ferrol, plazo que empezará a contarse a partir de mañana día 20, en que deberán comenzar los trabajos necesarios a fin de poner el barco en cuestión en condiciones para navegar». La Embajada británica acusaba recibo y aceptaba que se tratara de una reparación necesaria para «to put the vessel a seaworthy condition», al tiempo que «His Majesty's Embassy assume that the period mentioned will expire at midnight on the 2.nd July». La situación diplomática se mantenía dentro de los límites deseables. Una información similar era recibida por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada («por parte de este Ministerio [de Asuntos Exteriores] no hay inconveniente en que sea señalado un plazo de 12 días»), en la que se añadía que de esa forma «dicho submarino deberá salir del puerto mencionado antes del día 2 de julio próximo». En el Arsenal de Ferrol tenían luz verde para empezar con las reparaciones del *U-105*.

En los días siguientes, los técnicos del Arsenal de Ferrol realizaron el mejor trabajo que se podía hacer con los medios y materiales disponibles, y a las 04:50 horas del día 28 de junio el *U-105* partía del puerto gallego. Con ello se daba por zanjado el problema. No hubo constancia oficial de la entrada del submarino a remolque. En otro caso, el asunto podría haber acabado de forma muy diferente.

Tras su estancia en Ferrol el *U-105* llegó a Lorient el 30 de junio. A causa de las averías y las reparaciones a las que fue sometido, no pudo volver a navegar hasta el 23 de noviembre de 1942. El *U-105* se encontraba el 2 de junio de 1943 realizando su novena campaña por la costa atlántica africana al mando del Kapitänleutnant Jürgen Nissen. Al pasar frente a Dakar fue atacado y hundido por un hidroavión francés *Potez-CAMS 141* con base en Senegal. Murieron los 53 tripulantes del submarino.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

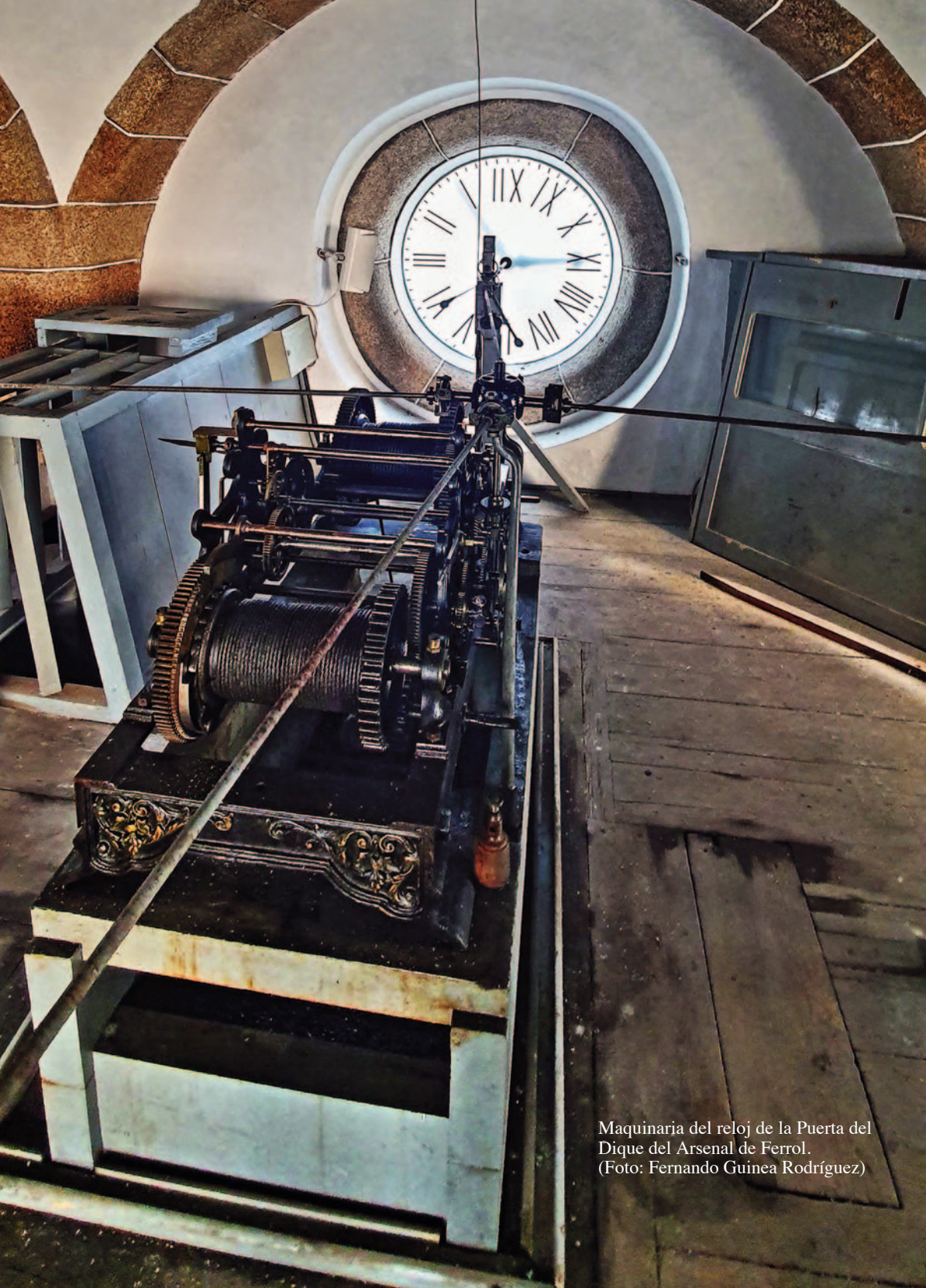
La fuente esencial es el expediente que se conserva en el Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores sobre la visita del submarino *U-150* a Ferrol. También utilicé el libro: *Sub Hunters: Australian Sunderland Squadrons in the defeat of Hitler's U-Boat menace, 1942-43*, escrito por Anthony Cooper. Además, resulta interesante la página de internet www.naval-encyclopedia.com para la información técnica del submarino. Quedo muy reconocido al capitán de fragata Luis Jar Torre por su asesoramiento, y a Juan Manuel Grijalvo, un amanuense de los que saben, por sus sugerencias.

FE DE ERRATAS.—En el número correspondiente al mes de mayo de 2021, el pie de foto de la página 787 dice: «El buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* en Yakarta», cuando debería decir: «El buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* en la isla de Cebú».

En el número de agosto-septiembre de 2021 en el último párrafo de la página 383 dice: «Otra cosa que se debatió en el consejo fue dónde buscarlos. Hubo partidarios de un ataque a la base naval turca de Negroponte (actual isla de Eubea, Grecia), entrada sur del canal de Corinto, que obligaría a Alí Pachá a abandonar su refugio de Lepanto, atravesar el canal y regresar al Bósforo...».

Debe decir: «Otra cosa que se debatió en el Consejo fue el ¿dónde buscarlos? Hubo partidarios de un ataque a la base naval turca de Negroponte (actual isla de Eubea, Grecia, prácticamente unida a la península de la Ática por el puente viejo de Calcis) que obligaría a Alí a abandonar su refugio de Lepanto, atravesar el canal de Zacinto y regresar al Bósforo...».

Pedimos disculpas a los lectores por estos errores.



Maquinaria del reloj de la Puerta del Dique del Arsenal de Ferrol.
(Foto: Fernando Guinea Rodríguez)