



UN PROBLEMA LOGÍSTICO INESPERADO

Francisco de Paula PEÑUELAS GONZÁLEZ



A igualdad efectiva entre hombres y mujeres en las Fuerzas Armadas se estableció con la Ley 17/1999, de 18 de mayo, de Personal Militar. A partir de entonces no hay limitación alguna por razón de sexo para ocupar destino en una unidad militar española. No existe ninguna unidad específica para hombres, y tanto los Ejércitos como la Armada han adaptado sus unidades e instalaciones para posibilitar la convivencia de los dos sexos. Por parte del Ministerio de Defensa se creó en su día el Observatorio de la Mujer, llamado posteriormente Observatorio Militar para la Igualdad, desde donde se sigue y analiza la integración efectiva de la mujer en las Fuerzas Armadas.

Esta integración es un camino sin retorno y, como se ve, hay voluntad firme para que las mujeres ocupen en las Fuerzas Armadas los puestos que por sus méritos y capacidades se merezcan, sin que el pertenecer al sexo femenino sea un obstáculo ni un impedimento. La ley es clara y la voluntad también; queda ahora por ver la parte práctica, la integración real de la mujer en las unidades y la adaptación de la Armada a las particulares necesidades de las mujeres.

Desde aquella Ley de 1999, la incorporación de las mujeres a las dotaciones de los buques ha ido realizándose poco a poco, embarcando primero en unidades grandes por la facilidad para diferenciar alojamientos, hasta la actualidad, en que no hay limitación de embarque de mujeres en ningún buque, incluso en submarinos. La convivencia a bordo, las relaciones personales, los problemas sentimentales, nos han permitido a todos ir aprendiendo a tratar las nuevas situaciones que se presentan derivadas de la diferencia de sexos.

Anécdotas para contar hay muchas, y los que vimos comenzar este proceso tenemos nuestra propia experiencia. La que aquí narro es otra más en el camino ya recorrido de la adaptación de la Armada a las necesidades de las mujeres y su integración a bordo. El tramo que falta por recorrer seguro que será más corto.

Operación SIERRA-JULIET de ayuda humanitaria a Irak

A la finalización, en marzo del 2003, del ejercicio anfibia GRUFLEX 01/03 en el golfo de Cádiz al mando del COMGRUFLOT, un temporal de poniente mantenía cerrado por seguridad de la maniobra el puerto de la Base Naval de Rota. Tanto el LPD *Galicia* (L-51) como el resto de buques de la Flota tuvieron que retrasar la entrada en puerto dos días.

En la mañana del 18 de marzo, al notar una ligera mejoría del tiempo, se pudo realizar la maniobra de entrada, y a mediodía, el *Galicia* había desembarcado todo el personal y material, tanto de la Unidad Aérea como de la Infantería de Marina, así como el Estado Mayor y la dotación propia del buque. La siguiente salida no estaba prevista hasta dos semanas más tarde y tocaba en ese tiempo realizar algunas obras de mantenimiento.

En televisión, aquella tarde se retrasmítía el debate sobre el Estado de la Nación que cada año tiene lugar en el Congreso de los Diputados. Tras los días pasados en la mar, y ya en el relax del sillón de casa después de la comida, la atención sobre la discusión entre sus señorías la verdad que no era mucha, aunque ahí estaba el debate de fondo. El sueño era inevitable.

- ¡Despierta, que te vas para Irak!
- ¿Cómo?



LPD *Galicia* (L-51). (Foto. www.armada.mde.es).

—Sí, lo ha dicho el presidente Aznar, que pasado mañana sale el buque hospital *Galicia* para Irak en misión de ayuda humanitaria.

—Pero el mío no es un buque hospital, es un buque anfibio, aunque con hospital a bordo; debe de ser otro —le dije a mi mujer para tranquilizarla, aun sabiendo que ella tenía razón.

Más o menos la conversación fue esa, y desde aquella declaración por televisión apenas tuvimos 36 horas para alistar el buque. Era, por otro lado, la primera vez que un aviso de este tipo nos llegaba por ese medio; después vendrían las órdenes oficiales, pero la sorpresa frente al televisor fue grande. En otras ocasiones habíamos tenido que realizar alistamientos con mucha premura, como fue la salida hacia las costas de Galicia en la operación Chapa-pote para la limpieza del vertido de crudo del petrolero *Prestige* pocos meses antes, aunque en aquel caso fue en territorio nacional, por lo que la logística no fue tan problemática.

En el caso de la misión de Irak, no conociendo el país al que nos dirigíamos, que además se encontraba en guerra, la logística se antojaba fundamental, como siempre lo es. Teníamos muy poco tiempo para preparar el buque para una misión de la que tampoco sabíamos la duración. Víveres, combusti-

ble, enseres, repuestos, artículos consumibles, vestuario, material de ayuda, vehículos, helicópteros; en fin, únicamente un día y medio para decidir y embarcar todo aquello. En cuanto al personal, además de la dotación, se contó con una compañía de Infantería de Marina, una Unidad de Sanidad, una Unidad Aérea, el Estado Mayor y una Unidad de Ingenieros del Ejército de Tierra. Vacunación, reconocimiento médico previo a la misión, problemas personales que había que escuchar, etc. No había mucho tiempo para resolver todo aquello. La salida estaba prevista para las diez de la mañana del día 20 de marzo, pero a esa hora todavía quedaba en el muelle material que finalmente se embarcó como se pudo en cubierta de vuelo para poder iniciar la partida una hora más tarde. En tiempo récord, se había alistado el buque para una misión de duración indeterminada, muy lejos de España y con un gran esfuerzo por parte de todos. Se puso a prueba la flexibilidad y capacidad de reacción, tanto de la Armada y del Ejército de Tierra como de la Sanidad Militar.

Una vez fuera de puerto tocaba arrancar todo el material y trincarlo a son de mar, ya que no había habido tiempo de hacerlo antes de la salida. El parte meteorológico daba un respiro hasta pasar el Estrecho y había que aprovechar aquellas horas de buena mar.

El buque ya había dejado la isla de Malta por la popa el día 24 de marzo, cuando la capitán de Intendencia Rubio, habilitada de a bordo, que se había dedicado a recontar todo el material embarcado, me vino a ver al camarote:

—Segundo, tenemos un problema —para a continuación añadir—, de momento controlado.

—¿Solo uno? A ver, dime.

La capitán me contó que el personal femenino ajeno a la Armada, básicamente del Ejército de Tierra y de la Sanidad Militar, le había ido a ver para exponerle que con un embarque tan apresurado habían dado por supuesto que el buque les podía facilitar lo necesario para su higiene íntima menstrual, pero la sorpresa fue mayúscula: el buque no disponía de dichos artículos de consumo femenino que hasta entonces se adquirían particularmente por las interesadas antes de embarcar y la intendencia del buque no tenía que preocuparse de ellos, al menos así había sido hasta aquella fecha. Ahora, de ser un problema personal había pasado a ser logístico y afectaba a la misión y a una parte importante del personal a bordo.

—Dijiste que lo tenías controlado; cuenta.

—Sí, he reunido a todo el personal femenino a bordo; hemos hecho recuento de lo que ha traído cada una y he calculado que, repartiendo las existencias, tenemos suficiente cantidad hasta la escala en Djibouti. Allí hay que comprar sin falta.

Los informes que teníamos de Djibouti no eran muy tranquilizadores, no nos daban la confianza suficiente para que pudiésemos adquirir allí esta clase de artículos para unas 80 mujeres durante al menos cuatro meses. Iba a ser la única escala antes de llegar a Irak, y una vez allí no pensábamos que se pudiesen adquirir fácilmente tampoco. En nuestra poca experiencia en aquellos países, no sabíamos si iba a ser posible. Era la primera vez que nos pasaba y en el alistamiento tan apresurado para la salida habíamos pasado por alto el detalle de estos artículos tan especiales y necesarios.

El problema se expuso convenientemente y, junto con más material y personal procedente de territorio nacional en vuelo del Ejército del Aire, en la breve escala en el puerto de Djibouti, el 1 de abril embarcaron dos palés de tampones y compresas de todos los tamaños.

«Dios mío, las Fuerzas Armadas en misión y sin compresas», debieron de pensar en el Mando de Operaciones.

Aquello no pasó de una anécdota que nos hacía ver que, aunque desde hacía bastantes años la mujer se había incorporado a las dotaciones de los buques, quedaban todavía aspectos sin resolver y había que hacerlo ahora de urgencia.

Lección aprendida

Los buques anfibios, por su capacidad y versatilidad, son idóneos para misiones de ayuda humanitaria, y cuando surgió de nuevo una misión internacional de este tipo, el 22 de enero del 2010, otro buque LPD, esta vez el *Castilla* (L-52), partió de la Base Naval de Rota hacia Haití en misión de ayuda humanitaria tras el gran terremoto que día 12 de ese mes destruyó la capital del país, Puerto Príncipe, y varias ciudades de alrededor. El comandante recibió la orden de alistarse en la noche del día 18 de enero, con margen de tres días completos para la salida a la mar, el doble que para la misión de Irak, y pensó «no hay problema».

Los preparativos ahora recordaban los de siete años antes en el *Galicia* alistándose para Irak, aunque en este caso ya había más experiencia y un poco, solo un poco, más de tiempo.

Los encargados de cada una de las unidades participantes en la misión se presentaron a bordo enseguida para coordinar el material a embarcar y, como representante de la Sanidad Militar, el primero en aparecer ofreciendo todo el apoyo necesario fue el comandante Caparrós, destinado en la farmacia de buques de la Base Naval de Rota, que venía con su lista.

—Comandante, esta es la lista de artículos consumibles seleccionados para llevar en una misión de este tipo, está hecha desde la experiencia de los últimos años.

En los primeros puestos de aquella lista tenía anotado «Compresas y tampones».

Me quedé mirando la lista fijamente pensando que esta vez no íbamos a tener el problema de hacía unos años, y el comandante Caparrós, viendo que me detenía leyendo esa línea, comenzó a explicarse tratando de justificar aquella anotación.

—Mire, mi comandante, hace unos años, creo que fue el *Galicia* el que pidió de urgencia este material para su embarque en una escala en puerto extranjero, y a partir de entonces forma parte del material a suministrar en todas las misiones. Me parece necesario llevarlo allí donde van.

—No sigas Agustín, estoy más que convencido. Por favor, embarca dos palés variados.

Comprobé que aquella lección estaba ya aprendida y que era un paso más ganado en la dirección correcta. El camino real de la adaptación de la Armada a la realidad de la mujer a bordo se había recorrido ya antes en gran parte, aunque surgirán cosas que mejorar, como es el caso de la anécdota aquí narrada. Es un camino en el que no se puede dejar de andar hacia adelante.

