

# SOLILOQUIO DE SUBMARINISTA

Luis Francisco SÁNCHEZ-FEIJOO LÓPEZ



ESTE discurso conmigo mismo comenzó hace 41 años, cuando hacía la especialidad de Submarinos — los actuales tripulantes embarcados de mayor edad tendrían por tanto cuatro años—. En aquellos años 70 se podía decir que eras submarinista sin que te confundieran con un buceador, tal como actualmente se aplica esta confusa acepción; de igual modo, se podía referir uno a que era submarinista sin que un agramático progresista contraviniera la citada denominación por la de «submarinista», todo ello en aras de la igualdad; ¡bueno!, pues ya tenemos mujeres en las tripulaciones que encajan a la perfección en el término que actualmente seguimos usando. Y haciendo un aparte a lo

dicho me pregunto cómo un segundo comandante distribuiría equitativamente el agua racionada a bordo de aquellos submarinos *S-30* y *S-60* para el tripulante y la «tripulanta».

Entonces eran tiempos en los que el lema del Arma, *Ad utrumque paratus*, era traducido a los noveles alumnos por «no toquéis los aparatos»; en la *Serie 30* —con lecho individual— se aplicaba la máxima «una hora compensa pijama», es decir, si crees que vas a tener una hora desocupada es preferible desvestirse a tumbarse vestido sobre la litera; los chalecos de escape con capucha de los *S-30*, y nada digo de los vulgares de flotabilidad de los *S-60*, que siendo para uso en superficie también se utilizaban para escape y eran poco fiables; el vestuario para navegación en superficie era atómico y permeable, a pesar de consistir en chubasquero, chaquetón, jersey, camisa, camiseta, toalla al cuello, gorro, pantalón de agua, pantalón de tela, botas de agua, calcetín de lana, casco con máscara y guantes de cuero forrados; la cama caliente de los *S-60* estaba equipada inicialmente con sábanas, fundas de almohadas y manta zamorana —no llegaron los sacos de dormir hasta años

más tarde—, y al cabo de tres días de navegación las almohadas se encontraban impregnadas por las babas y las sábanas y el colchón por algunos flujos humanos, que actuaban como un pegajoso adherente similar al de las plantas carnívoras, que podían engullir al desprevenido ocupante por descomposición corporal. Y otros tantos ejemplos.

De épocas lejanas nos llegan historias reales o imaginarias de quienes podríamos considerar nuestros trasabuelos submarinistas, y pienso en estas tres:

- En el Antiguo Testamento se cita al profeta menor Jonás, siglo VII a. de C., el cual embarcó en Jope para ir hasta Nínive a predicar. La embarcación naufragó durante la travesía y Jonás estuvo en el vientre de un cetáceo durante tres días con sus noches hasta que salió incólume en las costas de Nínive. Nada se dice de si abandonó la «nave» por las fauces de la escotilla de proa o por el esfínter de la de popa.
- El *Poema d'Alexandre*, siglo XII, fecundo en intuiciones técnicas, incluye leyendas con que la fantasía de los pueblos alteró la figura histórica de Alejandro Magno, describiendo una de sus hazañas más fabulosa y extravagante, tal como la de su viaje a lo submarino en un barril. Antes de introducirse en el batiscafo de maderas nobles estuvo sin comer pescado durante 40 días, aprendió el lenguaje de las sirenas y empapó su túnica con sangre de unicornio. Debido a estas precauciones tuvo éxito en su inmersión estática, ya que olfativamente fue tomado por pez, pudo hablar con dos sirenas sin mayores consecuencias, pues no pudo salir del vaso, y la sangre del animal habitante de los espesos bosques actuó como purificadora del aire respirable.
- Más cercana en el tiempo está la desaparición del navío español *San Telmo* en aguas antárticas, año 1819, sin que hasta la fecha se haya descubierto indicio alguno de personal o material. Es por ello que se puede presumir que tanto el navío como sus hombres, al mando del brigadier de la Real Armada Rosendo Porlier, se encuentren congelados en el interior de un gran iceberg —parte sumergida— que todavía navega por esas aguas hiperaustrales. Ya tenemos pues a nuestros preabuelos submarinistas españoles —bien conservados, silenciosos y austeros—, quienes se anticiparían en unos 70 años al inmortal Isaac Peral y a sus compañeros submarinistas Mercader, Moya, Iribarren, Cubells y García Gutiérrez.

El primer amor se recuerda para siempre, según canta la alborada gallega *os amoríños primeiros son moi malos de olvidare*, y este para mí fue el *Cosme García (S-34)*, con su comandante —mi querido comandante— el capitán de corbeta González-Aller Hierro, que con el grado de contralmirante falleció recientemente, tan reconocido por el académico Pérez-Reverte en sus artículos

*Marinos ilustrados* (año 2000) y *Los torpedos y el almirante* (2006). Cuando un barco —y un submarino es un buque submarino— es mejor que otro, suele suceder porque su comandante es mejor, y es sabido que las dotaciones de algunos de ellos harán cualquier cosa por el hombre que lo merezca, así como que, sin duda, es el comandante el que hace el barco. Ya se escribió aquello de que «en la mar se debe mantener una saludable incertidumbre, ya que nunca ha sido amiga del hombre, a lo sumo ha sido cómplice de sus inquietudes». En esta bestia metálica negra que habita las profundidades marinas todo lo complicado se puede complicar más, y debido a que tiene alma propia, a veces —sin que la bestia lo sepa— su alma se le pervierte durante escasos momentos y en la mar estos siempre llegan. Y ahí está el comandante tomando decisiones difíciles a partir de información deficiente, basadas no solamente en su lucidez y en su experiencia, sino también en su imaginación.

Cito dos informes personales de comandantes de submarinos alemanes en la Segunda Guerra Mundial —admirados por los submarinistas de todas las naciones— elaborados por el almirante Dönitz:

- Otto Kretschmer «era un Comandante de primera categoría y poseía una sangre fría extra. Abarcaba inmediatamente una situación táctica, reconocía las mejores posibilidades, las explotaba y llevaba luego a cabo su ataque con gran calma, persistencia y capacidad».
- Günther Prien «era un hombre completo, lleno de carácter y temperamento, rebosante de fuerza vital y de alegría y totalmente dedicado a su profesión, para el cumplimiento de la cual la naturaleza le había concedido todas las dotes necesarias. Era el ejemplo de sus hombres. Después de su hazaña en Scapa Flow, que le había convertido en un personaje inmensamente popular, seguía siendo el soldado franco, valiente y sencillo que siempre estaba dispuesto».

El espíritu de entrega y abnegación del submarinista, a pesar de lo penoso del servicio a bordo, es lo que consigue los éxitos ya que el poder militar del barco no basta si no está fusionado con los valores del espíritu de la tripulación. Yo desde siempre noté en la tripulación a la que pertenecía que cuando nos hacíamos a la mar salíamos pulcros y llenos de sentimientos encontrados, pero una vez finalizada la misión, al regresar a puerto, llegábamos más sucios, más alegres y más ufanos debido a la satisfacción que produce el cumplimiento de un esforzado deber. Para esas tripulaciones es aplicable el lema del legionario romano *Legio patria nostra*, pero modificado a *Submarinus patria nostra*.

La camaradería de una tripulación es singularmente apreciada, pues se forja debido a que las mismas condiciones de vida se les ofrecen a todos y cada uno de los que navegan en este tipo de buques y por tanto nadie se considera indispensable. Jamás un submarinista —de rey a paje— puede engañarse

a sí mismo o a los demás, ya que forma parte de un todo como valioso elemento. Esta camaradería engendra confianza mutua y ello lleva a no permitir a bordo a un individuo que hable sin cesar sobre temas ajenos que no son de su competencia, pues ese farsante, por charlatán y bocazas, es de lo más abominado en este «mundillo» nuestro.

Para rematar esta autoarenga —que no quisiera fuese interpretada como autoperorata— filosofeo con mi sombra y me atrevo a clasificar al submarinista como practicante de la doctrina basada en el fundamento moral de que el fin supremo de la sabiduría es la virtud, entendiéndolo por tal la integridad del ánimo para obrar el bien; y esta doctrina se conoce con el nombre de estoicismo. Cada tripulante es un luchador estoico y esa condición profesional es normal que le acompañe en sus otros comportamientos, familiares y sociales, ajenos al servicio.

Leo en Eslava Galán que un ciudadano de la Roma republicana clásica debería poseer virtudes privadas tales como integridad (*probitas*), juicio ponderado (*consilium*), celo (*diligentia*), autodominio (*temperantia*), tenacidad (*constantia*) y rigor (*severitas*). Si a ellas unimos las virtudes ciudadanas de fidelidad (*fides*), devoción (*pietas*), valor (*virtus*), independencia (*libertas*) y ley (*lex*) resulta que lo que está describiendo —sin imaginarlo— es al perfecto componente de la tripulación de un submarino español, al que yo añadiría otras dos virtudes: la austeridad y la agresividad. Si la primera falla, se produciría la decadencia del Arma —como la Historia nos enseña con reiteración—, y si la segunda se debilita, el resultado de la misión se empobrece.

¡Buena patrulla!

