

IMPRESIONES DE UN «OKUPA» EN EL PRÍNCIPE DE ASTURIAS

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación
Letras del Mar

*...Los mares rompen, con mojadadas manos,
coletazos de espumas y delfines,
y el viento va, tatuado de aeroplanos,
manicurando nácares afines...*

(Adriano del Valle).



las 1000 horas del 19 de junio de 2005, en paralelo al ALARIS, arrancaba de la madrileña estación de Atocha una vieja locomotora de vapor arrastrando el turístico Tren de la Fresa. Me pareció un detalle de Renfe para conmemorar aquellos convoyes de universitarios que hace cuarenta años pasábamos el verano en San Fernando para realizar los cursos de la Milicia Naval Universitaria. Ahora, igual que otros compañeros que me acompañaban a

bordo del tren, en vez de pasaporte militar, llevaba una invitación del AJEMA para asistir, embarcado en el *Príncipe de Asturias*, a los actos que iban a celebrarse en Portsmouth, con motivo de la conmemoración del bicentenario de Trafalgar. Nuestra indumentaria y equipajes poco tenían que ver con los uniformes blancos y azules de los marineros e infantes de los «sesenta», y sobre nuestras cabezas ya no lucían los lepantos ni las gorras de plato. En el reducido grupo, que fue agrandándose a la llegada a Rota con la incorporación de más miembros procedentes de otras organizaciones relacionadas con el mundo marítimo, ya no había «peludos», sino que abundaban los «canosos».

Las doce o catorce horas de viaje a lomos de la renqueante caravana de hierro de antaño se veían ahora reducidas a menos de la tercera parte, y la llegada a destino se anticipó en dos estaciones, fruto del cambio de escenario naval, pivotado a la moderna Rota desde la histórica ciudad de San Carlos. El camino hasta aquí venía marcado por la línea férrea de 1.435 mm de ancho, que nos ha acercado un poco más a Europa. Aproximación que, en nuestra ruta de entrada a las instituciones occidentales, la construcción de la base roteña supuso un salto de gigante, al convertirse en importante soporte para los buques de la OTAN. El puerto está situado al norte de la costa de Cádiz, a unas seis millas de su capital, y puede albergar buques de gran calado, tenien-



do allí su sede el almirante de la Flota y su base el Grupo de Unidades de Proyección de la Flota, GRUFLOT, al frente del que está su buque insignia, el portaaviones *Príncipe de Asturias*, y donde también se encuentra basada el Arma Aérea de la Armada.

Amarrado al muelle, el *Príncipe de Asturias* impresiona por sus dimensiones, en la misma medida que decepciona cuando uno se embarca y contempla sus hangares y cubierta vacíos de aeronaves: es como un cuerpo del que han extraído sus vísceras, aunque mantiene vivas las arterias en forma de pasillos y escaleras por las que circulan rápidamente, cual glóbulos rojos, los cerca de ochocientos hombres y mujeres que conforman su dotación, el Estado Mayor del COMGRUFLOT y la Unidad Aérea Embarcada, a la par que sigue activo su sistema nervioso, compuesto por miles de cables informáticos, redes eléctricas y conducciones de todo tipo. Pero el navío recupera todo su esplendor en cuanto sale del puerto y, como cuando las aves llaman a sus polluelos, van acudiendo los *Harrier*, *Sea Hawk* y *Augusta Bell*, que han permanecido hasta ese momento en sus hangares, y van rellenando el esqueleto vacío de órganos de este «grande de los mares». En sucesivas maniobras, van tomando sobre los 200 metros de su cubierta, de forma tan suave cual lo hacen los frágiles pajarillos, como ruidosamente se posan los monstruos voladores procedentes de algún parque jurásico.



Revista naval Trafalgar 200.

Es entonces cuando el COMGRUFLOT, contralmirante Palomino; el comandante del buque, capitán de navío García-Bouza, y el segundo comandante, capitán de fragata Fernández Palacios, tienen conciencia de que «todo el mundo está en casa» y, acompañados de la capitán Rubio y el capitán Benasuly, que serán nuestros enlaces, dan la bienvenida a bordo a los invitados que representamos a la Asociación de Milicias Navales Universitarias, Asociación de Complemento de Infantería de Marina, Asociación de Capitanes de Yate para la Reserva Civil, Real Asamblea de Capitanes de Yate, Liga Naval de los Estados Unidos, Asociación de Ingenieros Navales, Asociación de Veteranos de la Armada, Asociación Cultural Santiago, Asociación Cultural la Armada Invencible y la Fundación Letras del Mar, que conformamos un grupo de «maduros» que, alejados de la realidad de la vida militar, se me antoja somos como el chaval de *Capitanes Intrépidos*, ya que de la noche a la mañana vamos a pasar de la placidez y comodidades de nuestras casas y despachos, a mantener un combate diario con: la diana a las 0700 horas y los aseos y duchas compartidas; los doscientos metros de la eslora del buque que hay que transitar, por esa especie de concurrida Gran Vía que es el pasillo de babor, para ir desde nuestros camarotes situados a popa hasta las distintas dependencias de la nave, alojadas a su babor estribor dentro de la cubierta de habitabilidad, y, sobre todo, las ocho cubiertas a las que hay que subir y bajar por escaleras empinadas cuando queremos salir al puente o descender a la máquina; aquí los únicos señoritos que suben en ascensor son los aviones y helicópteros, que

parsimoniosamente emergen y se sumergen a las entrañas de la nave, para mantenerse en perfecta forma. Algo que es compartido por gran parte de oficiales, suboficiales y resto de dotación, que se machacan corriendo alrededor de los hangares, a través de unas pistas predeterminadas, para no molestar a quienes, como en un salón de belleza, ponen a punto y acicalan de cabeza a pies a sus niñas bonitas voladoras.

La gran diferencia que nos separa del lord inglés de la película es que la docena de veteranos grumetes —el comandante nos bautizó de «okupas»— afrontamos la nueva situación de forma voluntaria, y con un entusiasmo adobado con el afecto y colaboración de todos los que habitan y trabajan en los más intrincados rincones de este octavo buque de nuestra Armada que lleva el nombre del sucesor de la Corona. Con anterioridad lo ostentaron otros siete: el más relevante, el construido en 1794 que, con tres puentes y 112 cañones, combatió a las órdenes de Escaño en la batalla de San Vicente y arboló la insignia de Gravina en la batalla de Trafalgar.

Con diez aeronaves por banda

La fuerza del actual *Príncipe de Asturias* ya no puede medirse por los cañones que luce por banda —tan sólo porta cuatro merokas de 20 mm y seis tubos para mortero—, sino por la aviación que compone su Unidad Aérea Embarcada, cuya composición varía según la misión que tenga encomendada; y embarca procedente de la Flotilla de Aeronaves de la Armada, compuesta en la actualidad por 17 *Harrier* y 43 helicópteros y aviones de transporte, de los que un máximo de 27 pueden ser embarcados a la vez. Partimos con cinco *Harrier*: esos aviones conocidos como «sillas de montar sobre una turbina», por su característica tan peculiar de que, como un helicóptero, pueden despegar y tomar en vertical; cuatro helicópteros *Sikorski* y *Sea Hawk*, conocidos popularmente como «vacas sagradas» debido a su tamaño, y un *Augusta Bell*, cuya silueta y el «ta, ta, ta» característico del ruido de sus dos palas se hizo famoso durante la guerra de Vietnam, que son atendidos a bordo por un centenar de hombres de los que un 70 por 100 están embarcados en este viaje.

El uso de la aviación ha revolucionado el concepto de fuerza naval desde los albores de la Segunda Guerra Mundial, y el portaaviones es el elemento primario de cualquier flota actual. Sin embargo, su desarrollo no tuvo un camino fácil, tanto en Estados Unidos, cuya flota pionera hubo de someterse al dictamen de la Historia y de los hechos para demostrar que era el nuevo instrumento de poder en cualquier flota, como también en España, nación que cual Gadiana contó con Aviación Naval desde 1917 hasta 1939; y hubo de esperar a reaparecer, a contrapelo del Ejército del Aire, quince años después, gracias a la firma del Convenio de Cooperación Militar y Económica con los

Estados Unidos de 1953. Tratado que es la raíz de la actual Flotilla de Aeronaves, nacida en 1954 con tres pequeños *Bell*, con los que la Marina montó la primera Escuela de Pilotos de Helicópteros que existió en España, en las instalaciones deportivas de la Escuela Naval Militar de Marín. Posteriormente, la Marina norteamericana cedió el antiguo portahelicópteros *Cabot*, que una vez acondicionado pasó a ser el segundo barco de este tipo que llevase el nombre de *Dédalo*, sobre cuya cubierta se posó en 1972 el primer avión *Harrier*, lo que le confirió el rango superior de portaaeronaves, al compaginar su uso helicópteros y aviones de despegue vertical. La puesta en servicio del actual *Príncipe de Asturias*, con las peculiares características de su cubierta *sky jump*, dotada de una inclinación de 12 grados, lo que permite el despegue en horizontal en carrera corta y toma vertical, colocó a nuestra Armada fuera de la clarividente frase que, tras el ataque a Peral Harbor, pronunció el almirante Naguno: «Una Marina sin alas pertenece al pasado». Lo que no está claro es si en un futuro el *Príncipe*, al ser retirado de servicio, sea sustituido por otra nave de este tipo o por los buques de proyección estratégica, ya en proyecto, que son una especie de «Corte Inglés de los Mares», al contar con mayores dimensiones, convirtiéndose, a su vez, en portaaeronaves, buques de apoyo anfibio y hospitales flotantes.

El *Príncipe de Asturias*, al contrario que el velero bergantín de Espronceda, debe poner proa al viento cuando se inician las operaciones de vuelo. Lo que ha sido muy usual durante nuestro viaje, ya que esa especie de «patio de cuadrillas», que es la «sala de alerta», constantemente veía entrar y salir a los pilotos, antes y después de sus vuelos, con la pesada carga de sus catorce kilos de equipo a cuestas, para que, en casos de urgencia, no falten desde una aspirina al transmisor de radio, pasando por un amplio catálogo de salvavidas, bengalas o pastillas potabilizadoras. En vuelos de rutina o por «ataques» de nuestros vecinos portugueses y franceses que salieron a nuestro paso frente a sus costas, los «marinos del aire» se elevaban majestuosos por encima de la proa del barco, bajo la atenta mirada de la torre de control de vuelo, situada a babor del puente de mando, tras atender a las señales de ésta y del personal de vuelo colocado en la cubierta gesticulando con las manos, con ese lenguaje digital que tantas veces hemos visto en el cine; y siempre protegidos por los bomberos, armados con sus equipos de extinción y embutidos en sus vestimentas ignífugas. Otras veces eran los helicópteros los que se desprendían de las cadenas y frenos que los sujetan a la cubierta, dejando la nave al sobrevolar con elegancia el través de babor, con cometidos muy diversos: puras maniobras, traer personal desde tierra o, en nuestro caso concreto, trasladar al hospital de Jerez a nuestro compañero Juan Manuel Gracia, que movido por su ardor marinero desoyó la recomendación del médico que le había operado recientemente —de cosas de hombres— haciendo hincapié en que no subiera escaleras: sin duda el doctor no había servido en la Marina.



El autor del artículo en la cubierta del portaaviones *Príncipe de Asturias*.

Ni ron, ni sodomía, ni látigo

No sé si fue Churchill quien dijo que, antiguamente, los barcos eran una mezcla de ron, sodomía y látigo. Hoy son una combinación disciplinada de pueblo, fábrica y centro de comunicaciones, a los que en nuestro caso particular hay que sumar un aeropuerto. Todo embarcado entre las 600 cuadernas que componen el esqueleto del *Príncipe de Asturias*, que se extiende a lo largo de 200 metros de eslora y una altura de 21 metros, lo que le permite desplazar a plena carga 17.000 toneladas, que para ponerlas en movimiento precisa dos turbinas de gas de una potencia de 46.000 CV, lo que le permite alcanzar velocidades de hasta 25 nudos.

Nuestro barco es como un pueblo, en el que no faltan desde las autoridades que lo rigen, ateniéndose a unas normas minuciosas, hasta el cura o los médicos que cuidan la salud moral y física de sus habitantes, pasando por el panadero, el peluquero o el encargado de esa tienda en la que encuentras la espuma de afeitar o el recuerdo para la madre, la novia o el novio, ya que algo menos de un 10 por 100 de la dotación del buque está compuesto por oficiales, suboficiales y marinería femeninos, que han sabido hacerse, perfectamente, un

lugar a bordo, a pesar del criterio inicial de los más agoreros. La habitabilidad es la propia de una nave actual de grandes proporciones, donde hay más amplitud y comodidades, y pronto te habitúas a viajar como en un submarino, entre mamparos carentes de portas que permitan ver el exterior o percibir la brisa marina: si quieres aire distinto del acondicionado, debes escalar cuatro pisos y subir al puente; que en algunas ocasiones se encuentra más concurrido que la playa de Sanlúcar en verano. Y no digamos en los momentos en los que existe cobertura para los «móviles». Entonces la cubierta de vuelo podía ser un excelente escenario para el rodaje de un *spot* de Movistar, Vodafone o Amena. Nadie desperdicia la ocasión para saber de los suyos. La separación de la familia y los salarios siguen siendo un freno para las nuevas vocaciones, y estos aparatos transmisores actúan, en alguna medida, como lenitivo de una de las partes del problema. Sobre la otra se mantienen abiertos los grandes



Representantes de la Asociación de Milicias Navales Universitarias, Ángel Fernández y Manuel Villar; Asociación de Complemento de Infantería de Marina, Félix García Merayo; Asociación de Capitanes de Yate para la Reserva Civil, Antonio Alcalá y Santiago García-Ortiz; Liga Naval de los Estados Unidos, José Luis Requejo; Asociación de Ingenieros Navales, José I. de Ramón; Asociación de Veteranos de la Armada, J. L. Fernández Terán; Asociación Cultural Santiago, Fernando Cuevas; Asociación Cultural la Armada Invencible, Rafael Ramos; Capitán de Yate, Ramón Resa, y la Fundación Letras del Mar, Manuel Maestro.

interrogantes de siempre, acuciados por la no muy lejana desaparición del servicio militar obligatorio. Desde mi punto de vista, implementada con precipitación.

El calendario no cuenta aquí: no sabes si es martes o domingo, la actividad es como la de una noria de cuyo movimiento es responsable un servicio que se renueva, en doble turno, cada seis horas: atrás quedaron las guardias de cuatro horas de prima, media o alba, como también las sopas de ajo que se servían en el intervalo de estas dos últimas. Punto y aparte merecen los buenos alimentos que la Intendencia de a bordo consigue llegue a los platos de los ocho centenares de «vecinos», que comparten idéntico menú cuatro veces al día: desayuno, bocadillo, almuerzo y cena que, como muchos otros aspectos, nada tienen que ver con el pasado. Como la infraestructura sanitaria existente, compuesta por dos médicos, cirujano, anestésista, dentista y tres ayudantes técnicos sanitarios que cuidan de la salud de la dotación, contando con un hospital de trece camas, quirófanos, salas de curas y dispensario. Cuadros de los grandes pintores marinos como son Garcés, Arriaga y Aledo enriquecen los rincones nobles del *Príncipe*, que no deja de ser un embajador español en los Siete Mares, y que a lo largo de su ya dilatada vida ha recibido en sus cámaras a personalidades de todo tipo.

Los jinetes del apocalipsis a bordo

El agua, el fuego y su hijo mayor, el humo, son los temidos jinetes del apocalipsis contra los que, a modo de eficaces anatemas, existen en todos los rincones herramientas para prevenirlos y combatirlos. Compartimentos estancos, escotillas herméticas, tabloneros y planchas para reparar vías de agua, *sprinkler*, bombas contra incendios y extintores portátiles aparecen por todas partes. En vez del albornoz y las zapatillas, nada más llegar a tu camarote lo primero que encuentras es tu equipo salvavidas y la máscara. Son las armas más utilizadas a bordo, ya que el barco en sí es una criatura indefensa que necesita de sus escoltas para operar. Su armamento es muy limitado y la munición que porta es, fundamentalmente, para sus aeronaves. La misión principal de la dotación en los zafarranchos de combate, salvo la que se ocupa de centros neurálgicos como el puente, la torre de vuelo, el centro de información en combate o el centro de seguridad interior, es la de mantener la vigilia contra el agua y el fuego que pueden dar al traste con la nave. El resto es cosa de los aviones y barcos escoltas desde él dirigidos y coordinados. La corneta llamando a zafarrancho desde la megafonía se hace familiar tras permanecer dos semanas embarcado. En los pasillos y escaleras se multiplica la circulación de tripulantes, prestos a ocupar sus puestos. Los bomberos surgen embutidos en trajes que semejan a los de los astronautas, acudiendo rápidamente a los lugares en donde los altavoces requieren su presencia por una vía de agua,

una explosión o un incendio, o para transportar al hospital a un compañero herido. Sabes que es un simulacro, pero notas que la adrenalina hace acto de presencia, acelerada por las luces rojas que pasan a iluminar todo el barco, en el que los ojos de muchos se tornan del mismo color por la atención que deben prestar a los cientos de cuadros de mando, pantallas de radar o de ordenador que van marcando las pautas a seguir.

En el barco, la informática, internet y la intranet son los nuevos señores de la guerra. La táctica de los buques actuales pasa por disparar sin ver físicamente al enemigo, así como evitar que te localice: la solución a estos problemas está en manos de una maraña de especialistas de lo más variopinto.

Más vale barcos sin hombres que hombres sin barcos

Desde las pequeñas naves visigodas hasta el actual GRUFLOT, los marinos españoles han escrito algunas de las páginas más bellas y arriesgadas de la historia marítima mundial. Aragón extendió su comercio e influencia por el Mediterráneo, y Castilla, enfrascada con la Reconquista, no tuvo veleidades marineras notables, hasta que éstas se desataron con la epopeya americana. Sin una estructura permanente hasta los albores del siglo XVIII, en que Felipe V crea la Real Armada, la Corona arma y desarma flotas para combatir al turco en Lepanto o enviar la mal llamada Invencible a luchar contra Inglaterra. Y, al igual que Carlos V tuvo como principales adversarios a sus banqueros, la Marina de guerra debió librar sus principales batallas contra sus propios gobernantes y sus presupuestos, ya que tan pronto la mandaban a combatir tanto escasa de naves como infradotada de hombres.

La segunda mitad del siglo pasado se había caracterizado por un exceso de hombres, que no se correspondía con una flota desfasada y escasa de unidades, así como de medios para que las existentes navegasen con la intensidad requerida. Lo que se ha volteado cual tortilla, pasando a una situación como la actual, en la que, de acuerdo con las premisas de una política de fuerzas de defensa profesionales, la marinería de reemplazo ha sido sustituida por otra de empleo, la oficialidad tiene una preparación homologada a la de las del resto de las naciones que componen la OTAN, en la que estamos plenamente integrados, y la escuadra española se encuentra situada entre las seis o siete primeras del mundo, dentro de un grupo completado por la japonesa, italiana e india, con capacidad para proyectar fuerza en sus respectivos hemisferios. Sin embargo, la escasez de personal es notable, lo que mantiene a las unidades infradotadas de tripulaciones, e incluso ha obligado al amarre de algunas. Aspectos que como «okupas» embarcados a bordo de una de nuestras mejores naves hemos podido comprobar, y sobre los que es necesaria la actuación de la clase dirigente. Mi opinión personal es que, en el caso de la existencia de un servicio militar obligatorio, la eficacia y el adiestramiento pasan por una



Fragata *Blas de Lezo*.

férrea disciplina y, cuando las dotaciones se profesionalizan, por una adecuada motivación económica y un trabajo racional dentro de unos esquemas en los que se mantenga, a ultranza, la esencia de la vida castrense.

En nuestra Armada, las nuevas tecnologías están llevando a cabo profundas transformaciones que afectan a la operativa, organización, personal y vida a bordo. Las redes informáticas son una telaraña que se expande desde los equipos más sencillos, extendiéndose por todo el buque y conectándose con las redes exteriores en tiempo real. Así tenemos que, en el novísimo sistema Aegis, se realizan de modo automático y con enorme precisión todas aquellas funciones que antes eran manuales y requerían un enorme esfuerzo humano, como es el caso de la detección, seguimiento, identificación y clasificación de blancos. Sistema del que hasta ahora sólo podían disponer buques del tamaño de un crucero y del que están dotadas nuestras fragatas *F-100*, en este momento los barcos de escolta más modernos y de tecnología más avanzada de las marinas europeas.

La *Blas de Lezo* —que lleva el nombre del marino guipuzcoano que, a pesar de ser manco, cojo y tuerto, frustró los deseos del almirante inglés Vernon de conquistar Cartagena de Indias al frente de una escuadra compuesta



por 135 velas, de las cuales 36 eran navíos de guerra—, es una modernísima fragata que pertenece a esa clase de buques de moderno diseño y notables capacidades militares. Durante parte del viaje fue nuestro escolta, y los doscientos miembros de su dotación completaron el millar de marinos españoles que, en Portsmouth, asistieron a la conmemoración del bicentenario de Trafalgar; cuyos ensayos vivimos durante la visita programada para disfrutar de las características de esta nave, recién estrenada por nuestra Armada, y de la hospitalidad de su comandante, el capitán de fragata De la Puente y sus oficiales.

Por las mismas aguas que la Gran Armada

Desde nuestra partida de Rota, cuando enfilamos rumbo al norte por el Atlántico surcamos, más o menos, las mismas aguas que lo hiciera la Gran Armada en agosto de 1588. Superadas las costas españolas, portuguesas y francesas, entramos al mar de Irlanda a través del canal de San Jorge, para recalar en Dublín. En donde permanecemos dos días que fueron suficientes para tener una visión, tipo *flash*, de la ciudad cuna de James Joyce, autor de



Ulises: ese libro del que tanta gente habla y que pocos han podido pasar de las primeras páginas. La capital tiene la misma apariencia que muchas ciudades inglesas, pero para mí destacan algunas características propias: sus calles están repletas de gente joven, que en muchos casos vienen aquí a aprender inglés, lo que representa una fuente de riqueza importante para un país que, irónicamente, defiende a capa y espada su lengua vernácula irlandesa; en otros casos, muchos de nuestros hijos van allí, cada verano, a hablar en español con otros miles de compatriotas. Abundan las buenas librerías; no en vano, aparte del mito de Joyce, es patria de autores de la talla de Oscar Wilde o Samuel Becket; y la *Guinness*, como el toro de Osborne, es algo más que una marca de bebida.

El ceremonial de bienvenida a bordo del embajador de España en Irlanda fue una especie de prelude de las ceremonias que seguirían en Portsmouth, puerto en cuya demanda partimos el mediodía del 25 de junio, tras pasar desapercibida nuestra presencia en la capital irlandesa, ya que permanecemos atracados a la entrada del puerto frente a unos tinglados impresionantes de chatarra y cemento. Durante la singladura hasta nuestro destino surcamos el canal de San Jorge, rumbo al sur, para penetrar en el canal de la Mancha al doblar el Land's End, punta más al suroeste de la isla de Gran Bretaña, en la que no hay

ningún rincón que diste más de 100 kilómetros del mar. En la tarde del 26 arribamos a la isla de Wight, que forma con la costa los canales de Solent y Spithead, por donde se llega a los grandes puertos de Portsmouth y Southampton; el primero, arsenal de la Marina británica, y el segundo, importante puerto comercial. Poco puedo contar de dichos lugares, pues las dificultades de barqueo y la masa de gente que había acudido a las costas aledañas para presenciar la revista naval, aconsejaron no bajar a tierra, ya que lo importante que iba a suceder lo íbamos a presenciar desde la tribuna de lujo que era nuestro barco. Debo remitirme a lo que he leído; como lo que, a principios del siglo XIX, escribía Leandro Fernández de Moratín en sus *Apuntaciones sueltas de Inglaterra*: «Portsmouth es uno de los puertos más seguros y espaciosos de Europa, capaz de contener las armadas más numerosas, se ve a Mediodía la isla de Wight, que está frente a su entrada; entre Poniente y Sur Spithead; al Poniente Gosport; al Norte la parte de tierra donde acaba el puerto; y al Oriente la ciudad de Portsmouth: esto y la multitud de navíos de todos tamaños de que está cubierto el mar ofrece a la vista el espectáculo más delicioso...».



El comandante del Grupo de Proyección de la Flota, contralmirante Palomino (izquierda), el comandante del *Príncipe de Asturias*, capitán de navío García-Bouza, y el presidente de la Asociación de Ingenieros Navales, José I. de Ramón.



Todo lo cual concuerda, doscientos años después, con la impresión captada al llegar, recién repuestos de la emocionante bienvenida que nos dio la Marina británica, con la dotación del *Invencible* cubriendo candeleros y sus cañones disparando las veintiún salvas de ordenanza, a las que el *Príncipe* correspondió en la misma medida. Cortesía de la que no hizo gala el *Queen Mary 2*, que rumbo a Nueva York pasó arrogante a unos cien metros de nuestra banda de babor, sin arriar, como corresponde, bandera alguna.

Esto no es nada. Siga el fuego

Doscientos años después de la batalla de Trafalgar, dos barcos emblemáticos de la Armada española, el *Príncipe de Asturias* y el *Blas de Lezo*, con un millar de marinos a bordo, fondeaban en el canal de Solent con objetivos muy claros: honrar a héroes como Churruca, que hizo subir a toda su tripulación, para que se hincara de rodillas, y conminó al capellán con tono solemne: «Cumpla usted padre con su ministerio, y absuelva a estos valientes que ignoran lo que les espera en el combate»; y que cuando moría exclamó: «Esto no es nada. Siga el fuego». Modelo de la grandeza de nuestros hombres que combatieron en una guerra que no era la suya, con un almirante francés inepto y que, aun sabiendo iban al sacrificio, lucharon lo mejor que supieron para que nadie, ni su rey, ni Napoleón, ni sus colegas franceses, tuvieran nada que reprocharles.

Para Gran Bretaña, la Internacional Fleet Review, a pesar del tacto exquisito mantenido con franceses y españoles, ha sido la celebración de una gran victoria nacional y la conmemoración de la muerte de su héroe máximo:



Horacio Nelson, personaje venerado por los británicos. Aunque todo se haya vestido celebrar y fortalecer los vínculos internacionales y las actuales relaciones de amistad entre los tres países que intervinieron de una u otra forma en las guerras napoleónicas, y hoy son socios en la Unión Europea, una vez más, *chapeau* por la diplomacia británica, que planteó las cosas para que no se pudiera decir no, y consiguió que 170 navíos de guerra procedentes de 36 naciones, con 30.000 marinos de todas las latitudes a bordo, les «jalearan la faena».

Fondeados junto al portaaviones nuclear francés *Charles de Gaulle*, el norteamericano *Saipan* y el británico *Invencible*, nos encontramos inmersos en un escenario irrepetible, pues miraras por la banda que miraras alcanzabas a ver submarinos atómicos, fragatas, buques anfibios o veleros escuela de todo porte, divisándose cerca de las costas miles de yates y barcos de recreo que quisieron sumarse a la efemérides, pero que las lanchas de la Policía mantenían a gran distancia de aquel despliegue que recordaba a la flota que desembarcó en Normandía, o a las revistas celebradas en estas mismas aguas en honor de los reyes británicos con motivo de su coronación.

El 28 fue el «día grande»: a bordo de una réplica del *Victory*, un actor repitió las palabras de Nelson al conocer el triunfo sobre la escuadra francoespañola, cuando agonizaba el 21 de octubre de 1805: «Ahora estoy satisfecho. Gracias a Dios que he cumplido con mi deber», y comenzó un espectáculo impresionante, con el recorrido efectuado por el Cortejo Real entre centenares de barcos que a su paso saludaban a la voz y el cañón e interpretaban los himnos nacionales, confundiéndose las estrofas del *God Save the Queen*, la *Marsellesa* y nuestra *Marcha Real* al encontrarse los buques de estas nacionalidades. Encabezaba la comitiva el rompehielos HMS *Endurance*, desde cuya cubierta principal saludaba Isabel II correspondiendo a los otros buques, y seguido por el HMS *Scout*, en el que, entre otras personalidades, ocupaba un lugar preferente nuestro AJEMA, el almirante general Sebastián Zaragoza, junto al príncipe Carlos y su esposa la duquesa de Cornwallles. Cerraba la flotilla Real la réplica del *Victory*, que desentonaba con el rompehielos, pintado de rojo chillón, en el que viajaba la soberana. Por la noche, un espectáculo de luz y sonido, precedido de un desfile de buques escuela y otro aéreo, ponía punto final a este despliegue sin precedente en la historia. Y, en medio del simulacro de batalla, a base de fuegos artificiales, como a Benito Pérez Galdós en sus *Episodios Nacionales*: «Me pareció oír el rumor de las tripulaciones, como la voz que sale de un pecho irritado, a veces alarido de entusiasmo, a veces sordo rugido de desesperación, precursor de exterminio, ahora himno de júbilo que indica la victoria, después algazara rabiosa que se pierde en el espacio,





La dotación del *Príncipe de Asturias* cubriendo pasamanos por la banda de babor para rendir honores a Isabel II, a bordo del rompehielos *Endurance* (en el centro de la imagen).

haciendo lugar a un terrible silencio que anuncia la vergüenza de la derrota»: mutismo igual al que muchos mantuvimos en el camino hasta nuestros camarotes, tras haber contemplado las figuras de fuego dibujadas en el cielo por la pólvora británica.

La muerte no es el final

Como en la oración «La muerte no es el final», nos alcanzó la pena por los compañeros perdidos, en este caso hace doscientos años; pero mucho más próxima fue la producida por la de otros dos más recientes que se recordaron, en sendos actos, a bordo: primero la del capitán de fragata Pedro Galiana, que cayó accidentalmente al mar cuando nuestro portaaviones llegaba del viaje anterior a Rota; y otra la del teniente de navío de la 9.^a Escuadrilla Pablo Alberto Mérida, que falleció, durante un permiso, al estrellarse con un avión ultraligero de su propiedad.

En los barcos españoles se mantiene la liturgia religiosa peculiar de la Armada, aunque sin el carácter de obligatoriedad de antaño, y así tenemos que a estos actos fúnebres asisten de forma voluntaria los compañeros, amigos y allegados como reflejo del pueblo flotante que es un barco. No obstante, la

Virgen del Carmen preside el puente, el hangar, la pequeña capilla; y la *Salve Marinera* se canta tras las misas dominicales. A través de la megafonía se escucha cada ocaso la *Oración de la Noche*: cuando se encienden las luces de situación y, si aparece el cielo despejado de nubes, es como si activasen llaves de contacto desde el puesto de mando. Comienzan a aparecer las estrellas conformando las constelaciones, y compitiendo con la fila interminable de luces que se divisan de la costa, cuando navegamos dentro de las doce millas.

Es el momento en el que los «okupas» hacemos un repaso de nuestros conocimientos de astronomía, ayudados por los oficiales responsables de la derrota: las siete estrellas que forman el Carro Grande de la Osa Mayor son las piezas más codiciadas en estos peculiares safaris nocturnos, en los que hacemos la competencia a Orión, sempiterno Cazador que tiene la luz más brillante hacia el sur al anochecer. Disputa que también se mantiene con los timoneles, cuando se nos invita a tomar las riendas del *Príncipe*, y pronto salimos del error de pensar que poner el timón del *Príncipe* a un rumbo determinado es tan fácil como en una embarcación de recreo, como las muchas que encontramos a nuestro paso. A simple vista sus luces blancas, rojas y verdes no te permiten adivinar si se trata de una gran embarcación que viene lejos o una pequeña que tenemos a corta distancia, lo que el radar te aclara inmediatamente.

Pero la actividad observadora de los «intrusos» se multiplica cuando se producen despegues o tomas de las aeronaves o cuando llegamos a puerto. Entonces no pierdes detalle de cuanto ocurre en las cuatro cubiertas que componen la «isla» que alberga el puente y las torres de control de vuelo: las observaciones meteorológicas; el izado de banderas del Código de Señales, o el cambio de la enseña nacional del tope a la popa; la llegada del práctico; el examen minucioso de las cartas de navegación y de las sondas; y, sobre todo, la lenta aproximación de la mole flotante al muelle, ayudada por las máquinas auxiliares, el ancla y los cabos de amarre.

Y, cuando esto ocurre al acercarnos a Rota, una vez que los aviones y helicópteros nos han dejado para volver a su nido, vienen a tu memoria en cascada el cúmulo de vivencias de estas dos semanas: las conversaciones mantenidas con el almirante o el comandante cuando te han invitado a su mesa; los temas de las conferencias, en las que con detalle se nos ha transmitido todo cuanto se hace a bordo; las convivencias con jefes, oficiales, suboficiales, cabos y marineros, explicándonos, no sólo lo que hace cada uno y lo que piensa de su trabajo, sino mostrándolo en vivo y en directo. Y ¡cómo no!, los brindis, las copas, el ajoarriero, el pulpo y los buenos ratos compartidos con todos. A los que recordamos con cariño y con agradecimiento, no sólo por las atenciones que de ellos hemos recibido, sino porque hemos reconfirmado que en nuestros barcos se respira un ambiente sano, en el que priman un gran sentido humanitario que les mantiene preparados para acudir allí donde se les necesite, y, sobre todo, un profundo sentimiento de defensa de la Patria.