EL SUEÑO DE JAVO

Francisco J. GALLEGO ARANDA

QUELLA mañana el capitán de corbeta Ramos Meca se disponía a embarcar con otros componentes del CEVACO (Centro de Valoración de Combate) para evaluar unos ejercicios en una fragata. Ramos Meca era el jefe del área de Energía y Propulsión (ENPRO) del centro, y el ejercicio de aquel día era complicado, un incendio de grandes proporciones en una cámara de máquinas (IGP) cuando el buque estaba ya enfilando el último tramo de la CALOPCO (Calificación Operativa de Combate). Como en otras jornadas, se había levantado temprano y había asistido al *briefing* previo antes de subir al autobús que lo llevaba al muelle.

Capitán de corbeta Ramos Meca.

—Está difícil, mi comandante —le comentaba el brigada Pouso—. Este barco no es capaz de subir el listón. A ver qué hacen hoy.

—Sí, a ver qué hacen; nosotros les vamos a exigir como a todos —respondía el capitán de corbeta Ramos.

—No han tenido muchas oportunidades para adiestrarse, pero es que hay cosas… —proseguía el suboficial.

—No se caliente don Ángel, vamos a ver qué hacen hoy —sentenció el comandante.

En realidad lo que temía Ramos era que le calentasen a él. La mayoría de los buques tenía dificultades en el área de Seguridad Interior y denotaba carencias importantes. Para Javo, que era como se le conocía en la Armada, el problema era triple: escasez de recursos, deficiencias en el adiestramiento y en la formación… y a veces, o eso le parecía a él y era lo que más le encrespaba, falta de actitud de algunos individuos. Aquella mañana subió el portalón intentando no dejarse influir por los hechos precedentes, buscando ser positivo. Repasó con los suboficiales varias veces el ejercicio: era muy claro, no ofrecía dudas. Después empezó el juego y se dirigió al Control de Máquinas, mientras que el brigada Pouso acudía a la cámara de auxiliares y el brigada Díaz Ferreiro comprobaba que se hacían los aislamientos eléctricos.

A medida que pasaban los minutos iba comprobando que aquello no iba bien. Al Control de Máquinas llegaba poca información, las reacciones eran limitadas y sobre todo lentas. Después, en la Central de Seguridad Interior todo se era un desastre completo. No había manera de enterarse de lo que estaba pasando en auxiliares. Al finalizar el ejercicio se reunieron los tres miembros del equipo. En cuanto le vio la cara a don Ángel, supo que abajo las cosas no habían ido mejor:

—¿En el control, cómo fue, mi comandante?
—Un desastre, y ¿abajo?

Don Ángel giró la cabeza de lado a lado mientras esbozaba una sonrisa irónica. Después llegó don Carlos, algo menos negativo pero también insatis-

fecho. No se habían hecho todos los aislamientos y no había habido coordinación entre electricista del trozo y la Central. Fueron desmenuzando los detalles y salieron muchas deficiencias; llamaron a la dotación para un *debriefing,* y el capitán de corbeta Ramos se manifestó con contundencia. Estaba enfadado y sentía una cierta frustración. Sus hombres le entendían bien, habían llegado a sentirse como un todo, eran un EAV (Equipo de Adiestramiento y Valoración) perfectamente integrado.

Después tocó contarle lo sucedido al comandante del CEVACO (COCEVACO), que le dio, como siempre, su apoyo sin fisuras, aunque sentía preocupación. La CALOPCO estaba terminando y al barco solo le salvaría un milagro.

Llegó el último día, y el área de ENPRO (Energía y Propulsión), al igual que Seguridad Interior (SI), no daba el mínimo: el buque recibía un insatisfactorio en ambas. Ramos se iba a la reunión previa antes del mensaje definitivo con los demás jefes de área, el COCEVACO y el jefe de Órdenes, al que todos llamaban «El Segundo».

—Me toca otra vez ser el malo —comentó a sus suboficiales—. Seguro que en las demás áreas han aprobado.

Efectivamente así era. Salvo Seguridad Interior y ENPRO, el resto de áreas superaba la CALOPCO. Navegación, Maniobra, Sistema de Combate, Sanidad, Aprovisionamiento… Pese a algunos errores, todos los evaluadores proponían una calificación favorable. Todos, menos los de siempre, pensaba el capitán de corbeta Ramos y también el COCEVACO. Pasaron unos días y Ramos le daba vueltas a la cabeza. Esto no puede continuar así, algo habrá que hacer. Pocas unidades superaban la CALOPCO en las áreas de SI y ENPRO, y las que lo hacían lo conseguían muy al final, con un nivel que previsiblemente perderían pronto. Tuvo una conversación en el despacho de COCEVACO, que le escuchaba con atención y también con mucho respeto profesional. El capitán de corbeta Ramos se despachaba a gusto sin temor a señalar a quienes consideraba responsables por acción u omisión, pero en el fondo sabía que el problema no era de personas. Finalmente le soltó a COCEVACO:

—Necesitamos un CASI (1) en Rota, es imprescindible. Los buques no tienen aquí dónde adiestrarse y no saben lo que es un fuego de verdad. No tienen muchas oportunidades de «subir» a Ferrol, y el CASI de San Fernando es una entelequia casi inservible.

—Pero un Centro como el de Ferrol es un coste enorme, no será fácil convencer al AJEMA —respondía el COCEVACO.

---

(1) Centro de Adiestramiento de Seguridad Interior.

La idea del CASI no era nueva, de hecho estaba incluida como línea de acción en el plan de potenciación de SI elaborado en la etapa anterior de Ramos en el CEVACO, pero desde entonces no se había tomado demasiado en serio.

—El de Ferrol no es suficiente. Necesitamos uno mejor que permita adiestrarnos como en los buques. Si tan grave es la deficiencia de Seguridad Interior en los buques, la Armada tendrá que invertir dinero si lo quiere solucionar —proseguía Ramos ya totalmente desinhibido.

—¿El de Ferrol no es suficiente? ¿En qué estás pensando?

—Mi comandante, es indudable que el CISI es un apoyo para los buques de Ferrol, pero si tenemos que hacer otro en Rota debemos aspirar a más.

Durante un rato el capitán de corbeta Ramos estuvo explicándole a su jefe los detalles del centro que pretendía hacer en Rota. El COCEVACO, aparentemente impasible, escuchaba con atención. Cuando finalizó su entrevista le contestó decidido:

—Vamos a elevar un ACNE (propuesta de necesidad), empieza a redactarlo.

El capitán de corbeta Ramos se sintió apoyado y se alegró, y en seguida empezó a hacer su trabajo.

Durante un rato el capitán de corbeta Ramos estuvo explicándole a su jefe los detalles del centro que pretendía hacer en Rota.

Desde aquel día trabajó en el asunto con intensidad. Definió una instalación entera, una plantilla y, lo más importante, unos adiestradores nunca vistos hasta la fecha. Aunque consultó con muchos compañeros en CEVACO y con los suboficiales de su área, realizó el proyecto casi en solitario. Finalmente el COCEVACO dio el visto bueno y se elevó la propuesta.

Pasaron bastantes meses, y el capitán de corbeta Ramos seguía centrado en su trabajo y, aunque el tema del CASI era recurrente en sus conversaciones con el nuevo COCEVACO, en el fondo de su ser confiaba poco en que un proyecto de tal magnitud pudiese ser llevado a cabo solamente porque él, un simple capitán de corbeta del CEVACO, insistiese frecuentemente en la idea.

Pero una mañana el COCEVACO le llamó a su despacho, y sin demasiadas cortapisas le soltó:

—En el EMA (2) han aprobado el proyecto del CASI, se lo han encargado a la DIC (3). Los requisitos básicos de lo que queremos están en un documento llamado NSR obtenido a raíz del ACNE que hiciste. Irás a Madrid, un capitán de navío ingeniero que se va a encargar de llevar el asunto quiere que hables con él. Necesita que le hagas el PPT (es decir el pliego de prescripciones técnicas del contrato con lo que queremos que sea el CASI).

Javo se quedó de una pieza. Se preguntaba qué habría hecho el COCEVACO para conseguirlo. No se lo podía creer. ¿Lo logró el actual COCEVACO o ya había abierto el camino su predecesor? ¿Tal vez un *fifty-fifty*? Quién sabe; pero eso era lo de menos, el CASI iba a ser una realidad tal y como él lo había diseñado. Pasaron unos días y el citado ingeniero se entrevistó con él:

—A la orden de V. S., mi comandante, capitán de corbeta Ramos Meca.

—Buenos días, vamos a hacer tu CASI, así que ya puedes esmerarte en escribir bien lo que la Armada necesita —le respondió el capitán de navío.

—Para empezar hemos contactado con KIDDE, la empresa americana que hizo el CISI de Ferrol, y han mostrado interés. Un ingeniero de los suyos, un tal Shultz, vendrá a hablar contigo la próxima semana para ver si pueden hacer lo que tú planteas. Después haremos un PPT (pliego de prescripciones técnicas) para un contrato de construcción que sacaremos a concurso —proseguía el ingeniero.

—Estoy a su entera disposición —respondía Ramos con enorme satisfacción.

Javo se puso de nuevo manos a la obra, trabajando con intensidad. A su imaginación puso límites el ingeniero Shultz, aunque la mayor parte de sus

(2) Estado Mayor de la Armada.
(3) Dirección de Construcciones.

Los fuegos de derrames eran unas grandes parrillas de propano líquido.

ideas eran realizables. Debido a que su trabajo en CEVACO no daba tregua, ya que no solo estaban los adiestramientos y las CALOPCO a los buques, sino que también gestionaba el Plan de Potenciación de Seguridad Interior (una forma de definir, adquirir y repartir recursos de material para mejorar la Seguridad Interior a bordo), Javo se llevaba frecuentemente la tarea a casa. No era una novedad para él; la Armada era su vida.

Pasaron las semanas, los meses… y el proyecto de Javo se convirtió en realidad. KIDDE no contrató directamente con la Armada, sino a través de una pequeña empresa española, Hermes Ingenieros, que les representaba en España y que se asoció a otra de obra civil formando una UTE (4). Las obras empezaron y el lugar elegido fue en la Avenida de Jerez, en un terreno libre de la Base Naval de Rota. Una elección como mínimo dudosa, ya que aquel suelo era un montón de sedimentos y había algunos cauces de agua en él. Se acondicionó y se inició la construcción del edificio que albergaría las oficinas, las aulas, los talleres y los vestuarios de alumnos e instructores. Javo tuvo que dejar el CEVACO y pasó destinado a la Escuela de Suboficiales como jefe de instrucción. En su nuevo destino Javo empezó su trabajo con el mismo tesón y entusiasmo que en todos los anteriores. El proyecto del CASI estaba ya en marcha, pero iban a ser otros los que lo culminasen; aunque Javo deseaba volver cuando saliese publicada la vacante de jefe del centro una vez estuviese construido el edificio y se empezase a incorporar la plantilla.

Javo fuera de su vida en la Armada era un hombre distinto. Detrás de su fama de hombre serio y solitario se escondía una persona sociable, amigo de sus amigos, cordial y caballeroso. Salía con un numeroso grupo de amigos, pero desde hacía unos meses su corazón pertenecía a Victoria. Javo recorría

(4) Unión Temporal de Empresas.

un bonito día de otoño el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando, enseñando el patrimonio de la Armada a los padres de Victoria. Estaba muy contento, en su interior permanecía el recuerdo de aquella lluviosa tarde de febrero en Chiclana donde se enamoró de ella. Javo clavaba la mirada en su novia mientras explicaba a sus invitados la historia y vida de los marinos que dieron gloria a España en el pasado. Se sentía feliz. Ahora la mayoría de sus amigos se estaba casando y, tal vez, le tocara el turno a él también.

Unas semanas después de la visita al Panteón, mientras dormía en su casa de El Puerto, Javo tuvo un sueño: no sabía muy bien cómo había llegado hasta allí. Estaba en su casa viendo la televisión con Victoria, cuando de repente apareció en el CASI. Las obras del edificio terminaban. La primera dotación se iba incorporando, mientras se trabajaba en el campo con los adiestradores. Se construyeron las maquetas del barco, de un avión *Harrier* y de un helicóptero *Sea King*. Javo veía en su sueño las cosas tal y como las había previsto. Se abrieron tres búnkeres subterráneos para alojar la maquinaria de control de los adiestradores de las maquetas aeronavales y las bombas que alimentaban al servicio de contraincendios, no solo el del buque, sino de los hidrantes exteriores para los fuegos de derrames y del *Harrier*. El capitán de navío ingeniero venía de Madrid de vez en cuando para controlar los avances de los trabajos y el resto del tiempo se mantenía informado a través del jefe del CASI, un oficial al que Javo había visto antes pero que apenas conocía.

Los alemanes de KIDDE, ya que la dirección de la empresa asignó el trabajo a la sucursal germana, trabajaban en el tendido de las líneas de gas, electricidad, etc. El CASI iba tomando forma. Poco a poco los trabajos se acercaban a su fin y se instalaba el *software* de control de los fuegos. Pero el sueño de Javo no fue un sueño tranquilo, los problemas crecían, muchas instalaciones no estaban bien acabadas, había bastantes deficiencias y el clima de entendimiento entre Hermes, los alemanes y la Armada se iba enrareciendo. Javo veía en su sueño al capitán de navío ingeniero muy enfadado, con frecuentes discusiones con los contratistas, y la cosa empezaba a entrar en una dinámica problemática. Se prorrogaron los plazos de entrega ante los incumplimientos continuos de la UTE, y aunque algunos problemas se consiguieron solucionar con la llegada de dos ingenieros de KIDDE traídos de Estados Unidos, Hermes se declaró en concurso de acreedores y KIDDE se negó a terminar aquellos trabajos que le correspondían hacer a sus socios. El contrato se cerró, el CASI quedó sin terminar y la dotación con las maletas hechas. Javo se retorcía de dolor en su sueño pero nada podía hacer.

Nada más terminarse el contrato, el capitán de navío ingeniero intentó reanudar los trabajos a través de contratos menores mientras se buscaba abrir uno nuevo para instalar el sistema de control de fuegos. Finalmente se logró sacar de nuevo el CASI a concurso, un año y medio después de cerrarse el primer contrato, y fue una empresa española, INDRA, la ganadora del mismo. El contrato con INDRA tampoco estuvo exento de problemas y se sufrieron

El barco estaba compartimentado tal y como Javo había establecido: con su puente, CIC, cámara de máquinas, trozos, Central de Seguridad Interior, etcétera.

retrasos y sobrecostes, pero al final el proyecto de Javo se hizo realidad con una instalación más moderna, de más calidad, con un *software* mejor, más dinámico e intuitivo. En el camino se quedó gran parte de la primera dotación, que después de estar adiestrando a otras en los barcos, desembarcó sin ver encender los fuegos del CASI. Pero llegó otra nueva con tanta o más ilusión y gran profesionalidad. Y llegaron los primeros alumnos y se hizo el adiestramiento completo de trozos y central, con mando y control, grupo de apoyo, aislamientos eléctricos y mecánicos, etc., con fuego real. Y fue la admiración de muchas visitas y muchos alumnos.

Javo al fin se sintió relajado y tranquilo. La pesadilla se convirtió en un placentero sueño, el sueño de un fabuloso proyecto que se hacía realidad.

De pronto Javo ya no estaba en el CASI, volvía a estar en el Panteón de Marinos Ilustres, pero nadie le veía ni le hablaba. En aquel lugar vio a todos sus amigos, también a muchos compañeros de profesión, a sus leales subordinados, a sus jefes, a casi todas las personas que eran o habían sido importantes en su vida. Y todas estaban serias, con el semblante triste. Algunas, como Victoria, rotas de dolor. Javo comprendió que ya no despertaría. Y, en efecto, no despertó jamás de aquel sueño, porque su corazón fallaba para siempre aquel 30 de diciembre de 2006.

Pero su sueño se ha hecho realidad hoy y, gracias a su empeño, la Armada dispone del Centro de Adiestramiento de Contraincendios más completo que existe para un entorno aeronaval. Démosle el homenaje que se merece.