



UN OFICIAL DE MILICIAS EN LA SHARP GUARD, MAR ADRIÁTICO 1995

Juan José ESTEBAN GARRIDO



ORRÍAN en Ferrol los primeros días de 1995. La fragata *Asturias* recibía en su dotación a un alférez de fragata recién destinado a la 31.^a Escuadrilla de Escoltas, de los que prestaban su servicio militar como oficiales de la Armada. Dicha escuadrilla contaba con cinco fragatas clase *Baleares*, a saber: *Baleares* (F-71), *Andalucía* (F-72), *Cataluña* (F-73), *Asturias* (F-74) y *Extremadura* (F-75). Todas ellas presentaban una eslora de 133,6 m y una manga de 14,3, desplazando en torno a las 4.200 t, y a pesar de encontrarse en la segunda parte de su vida



Fragata Asturias. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

operativa (la *Asturias* había sido entregada a la Armada en 1975), aún podían aportar mucho y bueno al esfuerzo militar y naval español. Aquí se hace insoslayable describir, aunque sea someramente, el potencial naval que desplegaba la fragata *Asturias*.

El sistema de combate-comunicaciones TRITAN fue instalado en 1988. Dicho sistema incluía enlace de datos DATA LINK-11, comunicaciones por satélite, ESM (*Electronic Support Measures*) y ECM (*Electronic Counter Measures*), así como un perturbador acústico antitorpedo, calable, situado en toldilla. Para la guerra antiaérea contaba con un lanzador sencillo de misiles Standard, alimentado por un tambor con capacidad para estibar 16 misiles. Este necesitaba para la interceptación de aeronaves el apoyo del impresionante radar tridimensional de exploración aérea Hughes AN/SPS-52 que, como un enorme penacho negro, coronaba lo más alto del *mack*, que era el conjunto mástil, chimenea que integraba la mayor parte de los sensores y emisores de a bordo. Este radar alcanzaba unas 200 millas y 30.000 pies de altura. La fragata contaba además con dos radares de tiro asociados al cañón y al lanzador de misiles. Para la guerra de superficie disponía de los misiles Harpoon situados en la parte central del buque, en dos montajes cuádruples, con un alcance de 90 km, así como del cañón Mk-42 127/54 mm, situado a proa, justo detrás de la maniobra del ancla.

Pero si en algo destacaba la fragata era en sus capacidades antisubmarinas. Dos sistemas de sónar, uno en el bulbo proel y otro a popa operado mediante un sistema para el calado del domo, cuatro tubos lanzatorpedos del modelo Mk-32 en el combés, más el imponente afuste de ocho tubos del sistema anti-submarino ASROC, a proa y bajo el puente, que podía lanzar cohetes antisubmarinos con un alcance de entre dos y diez kilómetros. Todo ello era razón más que suficiente para mirar a la *Asturias* con recelo y precaución si se formaba parte de la dotación de un submarino.

Además, y como último escudo, contaba con dos sistemas de artillería antimisil Meroka, con su radar de designación de blancos y su central de tiro unidos a cuatro lanzachaff de seis tubos que colaborarían para engañar al misil enemigo saturando el espacio con láminas metálicas que simularían el casco del buque.

Toda esta panoplia de armas se coordinaba desde el Centro de Información y Combate (CIC), verdadero cerebro del barco, donde mediante consolas y pantallas de lo más variopinto, en un ambiente casi espectral, de tonos verdosos y oscuros, pues las luces se mantenían apagadas para facilitar la visión de las presentaciones de las consolas, le procuraban al comandante la visión global del entorno del buque, imprescindible para mandar con criterio y acierto una plataforma tan endiabladamente complicada como era la fragata *Asturias*.

El *totum revolutum* de siglas y descripciones técnicas, arriba resumidas, se precipitó en tropel sobre el flamante oficial de milicias, enredando y trastocando la mayor parte de los conceptos navales prendidos con alfileres en la Escuela Naval Militar (ENM). Verdaderamente, asimilar, aun de manera superficial, el funcionamiento de todo aquello y ser útil en el intento no iba a ser empresa fácil. Había solicitado servir allí al conocer que la *Asturias* zarparía en breve hacia el Adriático para participar en el embargo decretado por Naciones Unidas contra los países de la antigua Yugoslavia. Y ello a pesar de que su casa, su familia, estaban en Valencia, de modo y manera que la comodidad aconsejaba Cartagena de todas todas. Sin embargo, lo movían a obrar así otros valores y otras convicciones, a los que no eran ajenos los tres intensísimos meses de formación en la ENM con los que había iniciado su periplo en la Armada española. Allí pudo conocer lo que, sin ambages, se exigía de un oficial de la Armada: «constante deseo de ser empleado en las ocasiones de mayor riesgo y fatiga». Con tan exiguo y a la vez sólido bagaje estibado en su magín, consideró que embarcarse rumbo a los conflictivos Balcanes para servir a los intereses de España era la mejor ocasión de demostrar con la elocuencia de los hechos la fortaleza de las convicciones, y de esta guisa puso pie en el portalón de la *Asturias*.

Durante los prolegómenos de la partida y para soslayar la natural oposición materna a esta «aventura», la lista oficial de buques de la Armada se vio incrementada con maña e industria por una nueva unidad, cuyo nombre y tipo coincidían curiosamente con los de la fragata, que aparecía en los informativos

con motivo de su inminente partida hacia el Adriático. Nueva y ficticia unidad que, por supuesto, no iba a participar ni de lejos en nada que no fuera estar atracada con los más firmes largos y traveses en el muelle de la base de Ferrol.

Contenido y estabilizado de este modo, aunque fuera temporalmente, el frente familiar, nuestro alférez de fragata ponía los cinco sentidos en adaptarse a las peculiaridades de la vida a bordo de un buque de guerra. Y fue en ese empeño cuando topó con un descomunal enemigo hasta entonces inadvertido: el mareo.

Durante las pruebas de mar preparatorias de la misión, en medio de un océano montañoso y furioso, soberano intratable del paisaje Atlántico, tuvo su bautismo de mar y mareo. Agitado, como el resto de la dotación, por escuadrones cerrados de olas iracundas y erizadas, que no daban tregua ni al barco ni a la dotación, se encontró aplastado por aquella sensación de desánimo y abandono que tan demolidoras consecuencias acarrea para los menos avezados a las contingencias de la mar. En tan «angustioso» brete, fio su salvación al alerón, buscando mitigar su penoso estado con el aire fresco y húmedo, sazonado con algún que otro roción helado de la mar, mientras el viento zumbaba violentamente en sus oídos, y continuar existiendo se le antojaba toda una hazaña.

Cuando volvía al interior, cumplir con las obligaciones de un oficial de la Armada parecía algo inabarcable, inalcanzable y remoto, inmerso como estaba en el torbellino de órdenes que recorría el puente, donde prestaba servicio, sumergido en la nube de humo que el comandante, fumador impenitente de habanos, creaba concienzudamente a su alrededor, y escuchando de fondo una letanía aguijoneadora: «un oficial de la Armada no se marea, y punto». Solamente el segundo comandante se le acercó, cuando ya casi había sucumbido a tan pertinaz y enconado enemigo, para indicarle que no debía preocuparse, que como el afectado era ingeniero de caminos, le iba a intentar explicar en términos matemáticos, para que lo entendiese enseguida, lo que sucedía. Aquello era una curva de Gauss, subía hasta un punto álgido y luego bajaba. Lo que ocurría era que nuestro alférez de fragata todavía estaba ascendiendo por la curva dichosa. Magro consuelo, pero consuelo al fin y al cabo, que no evitó, claro está, una serie diferencial de espasmos que dieron a la banda con todo el contenido del ingenieril estómago.

Por la tarde cuando el barco volvió a puerto y pudo poner pie en el muelle, sin acabar de creerse del todo que el mal trago había pasado. Maltrecho, exhausto, agotado, meditaba sobre el lío en el que voluntariamente se había metido y sobre la que se le venía encima los próximos meses. Si bien, cúmpleme observar que de todas las desagradables sensaciones que lo invadían ninguna apuntaba al desistimiento del objetivo que se había marcado. Tenía la honda convicción de que aquella era, sin duda, una de las caras de «la ocasión de mayor riesgo y fatiga». Intentar sobreponerse a ella con el más humilde continente, su deber y salir airoso del trance, su desafiante y particular reto.

Quedaba claro que allí no había medias tintas, había que empeñarse a fondo en conseguir cumplir con dignidad como oficial de la Armada, máxime cuando su reputación de «aguerrido marino» se encontraba en sus horas más bajas.

Aprender el lenguaje particular que se usa en un buque de guerra español e intentar ir familiarizándose con «el medio» ocuparon los pocos días que aún restaban en Ferrol.

Por fin el 14 de enero zarparon en demanda de la base de Rota, donde se embarcaron distintos pertrechos navales y varios oficiales. A partir de allí la derrota transcurrió por los estrechos de Gibraltar, Bonifacio, entre Córcega y Cerdeña, hasta llegar al puerto de Nápoles, una de las ciudades más «españolas» de Italia, que los recibió con su encanto mediterráneo. El castillo de los españoles, vía Toledo... cada paso recordaba a España y particularmente a Valencia. Una llamada a casa puso de manifiesto el hecho consumado, para desconsuelo de la autora de sus días. Ya no había marcha atrás, verdaderamente resultaba muy extraño que hubiera dos *Asturias*, tan raro como piadosamente falso.

Repostada y avituallada, la *Asturias* se encaminó por el estrecho de Mesina hasta el talón de la bota italiana: el canal de Otranto, a la sazón la zona de patrulla asignada.

En el interín: balanceo, cabeceo y cuerpo del alférez de fragata novato se iban acompasando, viniendo las cosas a un punto de equilibrio en el que la posición en la curva de Gauss no resultaba insostenible, a pesar del obrar soterrado y debilitador del gusanillo del mareo.

En contrapartida, su mayor preocupación pasó a ser los tenientes de navío de a bordo, que sin tregua y con una tenacidad admirable no arriaban en su empeño de conseguir las mayores cotas posibles de eficacia y disciplina entre la dotación. Para ellos aquel «fragatilla» de milicias era lo más parecido a un «garbanzo negro» que no se explicaban muy bien cómo había llegado hasta allí, hasta una misión puntera de la Armada como era aquella. El corolario de tal estado de ánimo se traducían en «leña a discreción» para el alférez de fragata en cuestión. Se le prohibió apoyarse en ninguna parte del puente, estuviese en el punto de la curva de Gauss en que estuviese; no se le contestaba por los interfonos «porque no sabía hablar», se le asignaban puestos en el zafarrancho de combate sin preparación previa, con los nefastos resultados que se pueden imaginar. Se le recordaba en la cámara de oficiales y a cada paso que daba por el resto del barco que era el más moderno e ignorante de los oficiales. En fin, que cualquier estampido de furia disciplinaria, legítimo o ilegítimo, iba dando vueltas por los mamparos hasta llegar a su vera, para quedarse.

Sin embargo, a pesar de tan lóbregos celajes y del mar de rapapolvos embravecidos, arreciando a su alrededor y amenazando engullirlo, nuestro bisoño oficial de milicias decidió arrostrar la tempestad entregándose en cuerpo y alma cada día, esforzándose al máximo por obedecer y cumplir con la

mejor intención cuantas órdenes recibiera, ignorando lo mucho o poco de desafuero que pudieran contener, con la presteza, la sencillez y sobre todo la lealtad que el servicio a España en la milicia requiere. Participó en el trozo de registro que abordaba a los barcos mercantes sospechosos para verificar su documentación y su carga, de acuerdo con la siguiente secuencia preestablecida: por el canal internacional de radiofrecuencia se interrogaba a cualquier barco que penetrara en la zona de patrulla asignada, indicándole longitud y latitud donde debía detenerse, el lugar que debía ocupar su tripulación y el punto de la borda en que debían dejar preparada una escala por la que embarcaría nuestro trozo de visita y registro con uniformidad de infantes de marina. En una lancha semirrígida se salvaba el corto trayecto entre la fragata y el buque detenido. La lancha se situaba en su costado y los «infantes» comenzaban a subir. Esperar turno en la lancha, con mala mar, mientras la enorme mole del mercante oscilaba en la superficie y evidenciaba sin matices su dimensión vertical, amenazando en sus descensos con aplastar a la diminuta lancha, así como registrar posteriormente el buque «sospechoso», era toda una experiencia.

En el transcurso de la misión, avistaron embarcaciones enemigas que afortunadamente no traspasaron los límites de seguridad. El aviso de presencia de minas nos obligó a extremar aún más las precauciones de todo tipo y a reducir por añadidura las ya escasas horas de sueño, que pasaron a ser casi testimoniales. Durante todo el tiempo que la *Asturias* estuvo navegando en zona, salvo en caso de amenaza de minas, lo hizo a dos guardias:

- 1.^a guardia, de 08:00 a 14:00 y de 20:00 a 02:00 horas.
- 2.^a guardia, de 14:00 a 20:00 y de 02:00 a 08:00 horas.

Y así transcurrían los días que durase la navegación, 10, 15 o incluso más, lo que, unido a los zafarranchos de combate en los que participaba toda la dotación, ponía a prueba la resistencia del barco y de su tripulación. Durante estas guardias y zafarranchos se realizaban innumerables trabajos y maniobras, tanto rutinarios como de adiestramiento. El barco tenía que estar siempre operativo, pues podíamos ser atacados por unidades o misiles enemigos dada la proximidad de las costas croatas y montenegrinas. Y por si todo eso fuera poco, se era constantemente atacante o atacado, cazador o cazado en un sinnúmero de ejercicios con aviones, helicópteros, buques y submarinos de los diferentes países pertenecientes a la Operación SHARP GUARD. Sufrir el simulacro del ataque de varios aviones que acababan pasando a vuelo rasante por encima de tu cabeza en medio de un estruendo ensordecedor, o ver el enjambre aeronaval que rodea a uno de los soberbios portaaviones norteamericanos, le parecía a nuestro alférez de fragata, entre otras cosas, espectacular.

Además, acabar una guardia de 02:00 a 08:00 h «combatiendo» contra un submarino y contra el sueño, ensordecido por el eco de los auriculares conec-

tados al sónar, tenía la virtud de hacerte caer en la cuenta de las muchas cosas que conviene poner en valor, sobre todo con el paso del tiempo, cuando la verdad va quedando desatendida, anegada bajo complejos que todo lo inundan, distorsionada por los vientos contrarios de una propaganda que pone de manifiesto diferentes grados de chifladura, destinada, aunque sea en su modalidad más benigna, a construir prejuicios populares y a asentar manidos y acrílicos tópicos de endeble sustento acerca de la milicia en general y de la Armada en particular. Y entre ellas destaca la contribución a nuestra sociedad, no por desconocida menos meritoria, de quienes cumplen sus obligaciones, lejos de todo, bregando con los rigores del servicio, bajo una subordinación estricta, en la soledad de la mar y en medio de las olas que templan el alma, enamorados hasta los tuétanos de su profesión, empeñados sinceramente en cumplir lo mejor posible los diversos cometidos que la Armada les asigna.

Y así, poco a poco, y gracias a la aportación no menor de paciencia y humanidad que llevaron a cabo los tenientes de navío Cecilio y Alvargonzález, fue mejorando nuestro oficial de milicias sus conocimientos náuticos, hasta poder evaluar con criterio los distintos factores que influían en cada maniobra, utilizando la información del sensor apropiado: radar, consola, GPS, anemómetro, etc. Aprendió del segundo comandante, que se desvivía por mantener el barco en las mejores condiciones, lo trascendental que resulta el mantenimiento de un buque de guerra en un medio tan agresivo como la mar. Apoyándose en los suboficiales comenzó a comprender lo esencial de cada servicio, y participó en distintos simulacros tremendamente formativos. Con la ayuda del capitán habilitado adquirió unas rudimentarias nociones del funcionamiento administrativo a bordo, que más de una vez lo sacaron de apuros. En definitiva, fue integrándose progresivamente en la estructura funcional del buque y, lo que es más importante, entre los miembros de su dotación. Ayudaron, y no poco, en el envite, los conocimientos de las lenguas de Shakespeare y Molière (extremadamente útiles en una operación internacional como la SHARP GUARD, en la que el contacto con otras marinas era continuo); mas lo verdaderamente alentador fue ir constatando cómo uno a uno, todos los oficiales tornaban día a día la tibia consideración, la indiferencia, la distancia y la frialdad inicial por una franca camaradería. El primero en concederle la categoría de compañero fue el alférez de fragata Márquez de la Calleja, entonces brote vigoroso del plantel de caballeros que la vida en la Armada ha procurado siempre a nuestra patria. En cascada, siguieron los tenientes de navío Cecilio y Alvargonzález, ya citados, el segundo comandante Ceñal, el capitán habilitado Sánchez de Toca, los tenientes de navío Bandín y Frutos... hasta llegar al comandante, capitán de fragata Constantino Lobo. Todos le obsequiaron a partir de un punto determinado con su compañerismo y amistad. Y fue así, sintiéndose uno de ellos, como pudo certificar de primera mano la laboriosidad, la dedicación y el cariño por el trabajo bien hecho que siempre han sido señas de identidad características de la cofradía del botón de ancla.

No he de olvidar mencionar el contento que produce ver a tus esporádicos «adversarios» sinceramente de tu parte, máxime cuando esto sucede en el restringido espacio de un buque de guerra, en el que la convivencia resulta mucho más meritoria que en cualquier destino en tierra. Durante semanas o meses compartes guardias, mesa, ducha y aseo con las mismas personas, que además en algunos casos son tus superiores. Las ves prestando servicio y fuera de él. La intimidad se limita a los cortos períodos de sueño, y la relación humana se intensifica al máximo en un marco de tan escasa dimensión que podrías recorrerlo casi a ciegas.

La *Asturias* estuvo asignada a la SHARP GUARD durante cuatro meses de frenética actividad, siendo felicitada en varias ocasiones. Recaló en Brindisi, ciudad adriática de rancio sabor español, pues no en vano fue la base desde la que nuestra Armada operaba con magníficos resultados allá por los comienzos del siglo XVII, dirigida con gran tino por el insigne duque de Osuna, cuando por aquellos lares ondeaban, orgullosas, nuestras banderas. A la ciudad del Vesubio volvió varias veces, entró airosa en Venecia con la bandera española más grande que se encontró ondeando al viento en una jornada inolvidable, entre los vítores de los numerosos turistas españoles que a bordo de los *vaporetto*s visitaban la ciudad de los canales. Corfú también le abrió sus puertas, y hasta Estambul la vio fondeada, frente al palacio de Dolmabahçe, entre Asia y Europa.

Las guardias en puerto, las visitas de civiles, a veces españoles, el izado y arriado de bandera, siempre lejos y sin embargo en España, en el pedazo de España que era nuestro barco, hicieron sentir a aquel oficial de milicias algo muy especial, lo hicieron saberse parte de un todo muy valioso, de una colectividad útil y capaz, preparada y entregada al servicio de España en los cuatro puntos cardinales, por la que, sin dudarle un segundo, merecía la pena echar el resto.

El 14 de mayo la fragata *Asturias* enfilaba la ría de Ferrol, que discurría lentamente por sus costados. Estaban en casa. Sus familiares los esperaban en el muelle. Formado en la toldilla, mientras el paisaje ferrolano desfilaba ante sus ojos, lo embargaba una íntima satisfacción, la satisfacción del deber cumplido «en la ocasión de mayor riesgo y fatiga» que había podido encontrar. Sentía en su pecho la llama viva de ese algo inescrutable, de ese embrujo que se apodera de los hombres y los convierte en extraños seres dispuestos a consumir sus días al servicio de España en la mar, y se sentía de verdad oficial, oficial de la Armada española.

Si el lector siente curiosidad por conocer el nombre del protagonista de lo escrito hasta aquí, he de decir que se llamaba, y se llama, Juan José Esteban Garrido, y 20 años después puedo asegurar con rotundidad y sin temor a equivocarme que guarda como un tesoro en lo hondo de su alma el recuerdo de aquellos días que tuvo el honor de vivir, sirviendo a España en la mar, a bordo de la fragata *Asturias* en la SHARP GUARD.