



¡NO LO SABE USTED BIEN, MI COMANDANTE!

Manuel LUACES SANJUÁN



UCEDIÓ allá entre los meses de febrero y marzo del año de 1975, con ocasión de unas maniobras combinadas del Mando Anfibio de la Flota y de la VI Flota USA en la zona de Carboneras (Almería), en el que participaba un Batallón Reforzado de Desembarco del TEAR y el MEU (Marine Expeditionary Unit) embarcado (Operación CARBÓN-RAS 75).

En el Equipo de OMP (Organización y Movimiento en Playa), de mi mando, por entonces en el empleo de capitán, estaba integrado operativamente por un Equipo Naval de Playa (ENP) al mando del también entonces más que veterano teniente de navío (RNA) S. Cumpián Romero, alias «Cumpi», gran persona en todos los

sentidos, en lo físico, en lo humano y en lo profesional, y que desempeñaba el cargo de «comandante de marina de la playa de desembarco», como él solía autodenominarse, con plena dedicación y eficacia en su tarea, desviviéndose en la procura del bienestar del personal de su equipo.

Hombre de buena cuchara, y magnífico «cocinilla», eludía cuanto podía la alimentación a base de las raciones de campaña, que era el racionamiento más habitual en este tipo de ejercicios; de ahí que siempre insistiese y consiguiese que la habilitación del Mando Anfibio le librase las raciones «a plata» correspondientes, con las que gobernaba la alimentación de su equipo. Aunque malagueño de pro, era un forofo de los productos chiclaneros y siempre «desembarcaba» con un buen acopio de ellos. La tienda de campaña que albergaba a su equipo y que montaba en la playa era una enorme jaima color arena, de la que se decía —por lo bajo— era procedente de algún oscuro y quizás inconfesable —apuntaban que ¿trueque?— habido, allá en la noche de los tiempos, con los «responsables» de algún CB (1) USA. Esta era un foco atrayente de tentación para el resto de sufridos consumidores de las raciones de campaña. Los olorcillos que a media mañana y al anochecer de allí salían hacían que más de uno encaminase distraída pero intencionadamente sus pasos hacia ella, sabiendo, eso sí, de antemano que siempre sería bien recibido —tampoco era raro encontrar al anfitrión metido en «faena» ataviado con mandil y gorro cocinero que más bien parecía un turbante, cual «chef Pachá»—.

Estábamos en la fase de ensayo previa a la operación propiamente dicha. El asalto anfibio iba a ser nocturno, muy de madrugada (la hora H estaba fijada a las 04:30). El Escalón de Reconocimiento del equipo de OMP, que incluía el Escalón Avanzado del ENP, desembarcaría, como era preceptivo, con el escalón de asalto de la FD, al que se uniría mediante un transbordo previo para reconocer y preparar la playa, organizarla y apoyar el desembarco y el tránsito del resto de la FD, y reembarcaríamos, también preceptivamente, después de que lo hubiese hecho la totalidad de la Fuerza al terminar el ensayo diario —al anochecer—. Mantener este horario nos iba a suponer un sobreesfuerzo continuado durante esta fase, que estaba previsto durase cinco días, así que recabé y obtuve del jefe de la FD la autorización para poder establecernos y permanecer en tierra durante todo el desarrollo de esta fase; eso sí, nuestra estancia en tierra tendría que ser, necesariamente, en precario. El bueno de Cumpi hizo de tripas corazón por esta vez, pero era preferible hacer dieta de ración de campaña y dormir bajo poncho a tener que juntar el silencio con la diana durante esos cinco días.

(1) Construction Battalion —Batallón de Construcciones de la Navy—, «onomatopeyado» como Sea Bee (excúsenme el «palabro»).

Transcurría el tercer día de ensayos cuando recibimos en la playa un mensaje originado por el capitán de navío jefe de la Flotilla de Desembarco (JEFEDE) en el que se nos informaba de su inminente visita en un vuelo de helicóptero desde el aeropuerto de San Javier acompañando a cierta autoridad naval USA, no recuerdo quién, pero sí tenía conocimiento de que «ese alguien» tenía cierto peso en las negociaciones en trámite para hacer la entrega a la Armada de los *Causeways* —pontones— con los que habrían de dotarse a los LST de la Flotilla. En el mismo mensaje, y de forma más o menos encriptada, se le sugería a Cumpi la preparación de un algún «detalle» —interpretése ágape— con el que agasajar a esta autoridad (costumbre muy hispánica esta de utilizar la fragua del estómago para forjar y ahorrar voluntades recalcitrantes). ¡Desconcierto en la playa! ¡El JEFEDE, desconociendo nuestra precariedad, daba por hecho que Cumpi ya estaría instalado a todo tren, como era de costumbre! Y la cruda realidad era que toda la impedimenta del ENP estaba precargada en un camión y un remolque de muy baja prioridad de desembarco, estibado a popa de la cubierta de carros de un LST formando parte del conjunto de los aprovisionamientos de la FD, por lo que estaba previsto desembarcarlos tan solo en el período de descarga general de la operación real y no en la fase de ensayo —permítame el curioso lector que omita el numeral y nombre del LST, por las razones que más adelante y de forma obvia quedarán de manifiesto—.

¿Qué hacer? Por un lado, el JEFEDE, visto el mensaje, contaba con ello, y no se le podía dejar «colgado de la brocha»; y por otra, además, ¿dónde iba a quedar fondeado el prestigio de Cumpi?: ¡toque de generala en la playa convocando a consejo de guerra!

Un rápido repaso de los puestos orgánicos de la FAO —por parte española— nos dice que por ese lado contaremos con enlaces y elementos resolutivos: el jefe de la Sección Logística de la Plana Mayor de la FD, el entonces capitán A. Cepedano Dans, y el representante de la FD en el Grupo Táctico Logístico de la FAO, el también capitán J. J. Varela Freire. Un contacto personal con ellos a través de la Red de Mando de la FD (la red radio logístico-administrativa) me permite exponerles sucintamente la situación y recabar su connivencia y apoyo. Todos estamos de acuerdo en que hay que hacerlo, sí o sí, y nos damos un plazo de quince minutos para depurar el *brain storming* y volver a ponernos en comunicación para decidir cómo poner en tierra la impedimenta del ENP sin levantar los recelos del Mando; recelos que hubiesen podido requerir demasiadas explicaciones y/o incluso reticencias, ¡y el tiempo apremiaba! ¡Ya estaba! Otro repaso de los Planes de Carga y Embarque nos indica que en ese mismo LST ha venido también embarcada una Sección de LVT que ha transportado a tierra una de las compañías de fusiles del Escalón de Asalto, ahora en tierra, vehículos que habían sido lanzados al agua una vez cargados desde el buque a flote. Simularíamos que uno de aquellos habría sufrido una avería leve de estanqueidad, por lo que se requeriría reembarcarlo

desde la playa mediante la varada del LST para su reparación a bordo, en lugar de hacerlo navegando, como estaba previsto en el Plan de Reembarque. Una vez acordada la complicidad de todos los implicados, comenzamos el paripé de lo que, en privado, pasamos a denominar «Operación Ágape».

Una vez hube solicitado, y autorizada la varada del LST por las razones aducidas, este levó y se dirigió al punto de varada, mientras en tierra se alistaba el comité de recepción.

Tras varar, y mientras el supuestamente averiado LVT procedía a reembarcar con calculada parsimonia, una «colla» de personal del ENP y de la OMP, aleccionada y dirigida personalmente por Cumpi, abordaba el LST a la carrera para asaltar y desvalijar el camión que llevaba su impedimenta. En un abrir y cerrar de ojos se hicieron con el cargamento que Cumpi, subido en él y frenéticamente, iba seleccionando (creo que se aprovechó un tanto de las circunstancias para abusar un poco y hacer buen acopio de material extra). ¡Aquello parecía un auténtico safari que movía a la carcajada contenida de los presentes; ver el ir y venir de una fila interminable de individuos con las más variadas mercancías en las manos, sobre las espaldas o sobre la cabeza —aquí un saco de patatas, allí uno de cebollas, allá un trébede y un quemador; mas allá unas botellas de propano, un barrilito, una paella, una mesa y unas sillas plegables, unas cajas con utensilios...— para ir acomodándolas en dos mulas mecánicas que en la playa les esperaban bien arrimadas a la porta, perfectamente desenfiladas de las vistas desde el puente y desde el castillo y ante el pasmo del personal del destino de maniobra de la porta, que no daba crédito a lo que sus ojos veían. Una vez terminada la operación de saqueo, que curiosamente coincidió con la maniobra de reembarque del LVT «averiado» como estaba previsto, se le dio al LST la salida de varada mientras las mulas se alejaban pesadamente con su carga (eso sí, bien cubiertas con ponchos).

Allá dejamos al Cumpi y a su «equipo operativo» instalándose en un recodo de una de las ramblas que desembocaban en la playa, manos a la obra, organizando febrilmente el ágape requerido, mientras los demás nos fuimos a nuestras tareas. A la hora prevista llegó el JEFEDE con sus acompañantes; los recibe Cumpi todo pletórico: «sin novedad en la playa de Carboneras, mi comandante; todo dispuesto».

Después de una visita de inspección a los medios de desembarco en tierra, tanto en la playa asignada a la FD española como en la de USA (en esta, sus LST «cornudas» estaban operando con pontones), el JEFEDE y acompañantes se dirigieron muy animados al recodo de la rambla —incrementados ahora con algunos «añadidos» de última hora (también «useños»)—.

De lo que allí se habló, trató o acordó no puedo dar noticia —lo que sé me lo transmitió después confidencialmente el Cumpi, así que me van a permitir que lo reserve—.

Ya bien entrada la tarde, a la hora de la marcha, mientras se esperaba al helicóptero que los había de retornar a San Javier, y en un aparte, poco antes

de los saludos de despedida de rigor, el JEFEDE, visiblemente satisfecho, se deshacía en elogios, diciéndole a Cumpi algo así como: «Cuando te advertí que veníamos, no tenía idea que estuvieseis tan en precario como me dices; pero como siempre, me asombra tu capacidad para conseguir lo imposible. No sé cómo lo habrás hecho; tan impresionado he quedado que casi se me han saltado las lágrimas». Cumplido al que el bueno de Cumpi correspondió con un estudiado gesto de resignada humildad y respuesta no exenta de cierta socarronería: «¡No lo sabe usted bien, mi comandante!».

Tiempo más tarde llegaron los tan ansiados pontones (¿consecuencia directa de la «Operación Ágape»?), y allá por el mes de mayo siguiente, el ENP de Cumpi fue comisionado para experimentar con ellos en un ejercicio de adiestramiento específico en la playa de Valdelagrana con participación de los LST de la Flotilla del Mando Anfibio, y en el que estuvo presente el JEFEDE, al que asistimos los mandos de la Unidad de OMP como observadores, ya que el ejercicio consistía, en esencia, en las faenas marineras relacionadas con los pontones, tanto las maniobras a bordo —lanzamiento y estiba— como en las propias de la playa —remolque, varada, fondeo y constitución de las líneas de muelles flotantes—, mostrándose el JEFEDE exultante en todo momento. Apunté antes mi «casi certeza» de que la pronta entrega de los pontones había tenido bastante que ver con la «Operación Ágape», y a la pruebas me remito, pues el JEFEDE al despedirse de nosotros en tierra volvió a repetirle al Cumpi, ahora en mi presencia, casi palabra por palabra, aquello que le había dicho en la playa de Carboneras unos meses atrás; solo que esta vez fuimos dos los que le contestamos a dúo con aquel gesto «cumpianero» de estudiada humildad y socarronería: «¡No lo sabe usted bien, mi comandante!».

Tuvimos suerte de que la «Operación Ágape» no llegase a trascender a las «altas esferas», y si así fue, nadie lo acusó o se dio por enterado —quizás a la vista de la cuenta de resultados—; lo que sí es cierto es que «algunos otros» nos libramos de tener que dar unas más que imposibles explicaciones.



El *Juan Sebastián de Elcano* y el puente de la Constitución de 1812. (Foto: José de la Pisa).

