



FRIK ADELL PARA CENAR

Carlos GARAU PÉREZ-CRESPO



ENTIOCHO de diciembre de 2011. Sentado en mi pequeño puesto de trabajo de una de las oficinas N-3 de ALNAV/COMSPMARFOR (1), recibo una llamada. Es un conocido capitán de corbeta (CC) más antiguo, destinado en alguna sección del Estado Mayor de la Armada (EMA); omito posibles exabruptos y tacos por mi parte:

—CC EMA: Carlos, te llamo por si no lo te lo ha dicho nadie... te vas a la SNMG1.

(1) Mando/Cuartel General con «doble gorra»; nacional como almirante de Acción Naval y OTAN como *Commander Spanish Maritime Force*; uno de los MCC (*Maritime Component Commander*) de la estructura NRF (*Nato Response Force*) de la OTAN.

—Yo: ¡Qué va! No... llamé hace un mes y me comunicaron que iba el CC Fulano... Además nadie me ha llamado y la presentación es el 17 de enero en Tarento... Ya entiendo, es una broma por ser 28-D, ¿no?

—CC EMA: No es broma, está decidido. Hace ya tiempo que se ha enviado tu nombre al EMAD (2). ¡Ponte en marcha ya!

Así empezó mi periplo por un año como oficial de Planes (SPLANS) (3) del Estado Mayor (EM) de la COMSNMG1 (4), que bajo mando holandés me llevó once meses en la mar a bordo de los HNLMS *De Ruyter*, HNLMS *Evertsen* y HNLMS *Rotterdam* en una experiencia que, salvo por la larga separación familiar, en prácticamente todo lo demás valoro como extraordinariamente positiva.

Este artículo no tiene un enfoque operativo; trata de exponer anécdotas y curiosidades varias y, sobre todo, cómo veía yo lo que pasaba alrededor en un barco que para mí, en los primeros momentos, se presentaba como el *Holandés Errante* al pirata Jack Sparrow.

La incorporación

Tras mucho valorar los pros y contras de solicitar la vacante, y tras el permiso de la autoridad pertinente (la «almiranta»), una vez realizado el trámite, no dejé de plantearme si había hecho bien en pedir embarcar... ¡con los holandeses!

Por un lado, sabía que eran buenos profesionales, que iría en barcos de última generación, con buena habitabilidad y mejores medios CIS (5) (para mantener el contacto con casa). Por otro, al igual que todos los oficiales que conocen el mundo de los escoltas y las agrupaciones OTAN, sabía bien «cómo se las gastan» y recordaba las conversaciones por los circuitos tácticos de coordinación y mando que los holandeses mantenían, en especial con los alemanes, siendo frecuente escucharles, por ejemplo, mandar callar (*silence on this net*), llamar la atención al procedimiento de seguridad en las comunicaciones o imponer disciplina en la red LINK-11, expulsando unidades sin contemplaciones. También recordaba cómo siempre intentaban imponerse, siendo o no propietarios de la función o guardia, en las diferentes áreas de la táctica.

(2) Estado Mayor de la Defensa.

(3) Los puestos de las SNMG se designan del modo *Staff* + función, por lo que *Staff Plans* tiene el acrónimo de SPLANS.

(4) *Commander Standing NRF Maritime Group One*.

(5) *Communications and Information Systems*.

Un par de días antes de llegar el buque insignia de la Koninklijke Marine (6), el HNLMS *De Ruyter*, para la ceremonia de relevo de Mando en Tarento, conocí al resto de miembros internacionales del COMSNMG1 a bordo del destructor ITS *Andrea Doria*, buque insignia del mando italiano saliente. Los otros oficiales internacionales con los que embarcaría eran de Estados Unidos, Dinamarca, Polonia, Alemania, Portugal, Canadá y Bélgica. Al llegar el barco holandés tuve el primer contacto con el componente nacional del EM y el comodoro neerlandés.

Enseguida aprendí que de los aproximadamente 20 a 25 componentes del EM solamente el oficial americano y yo acompañaríamos al comodoro durante todo el año, siendo el resto de nacionales e internacionales relevados en verano. Por esto pensé desde el primer momento que debía intentar asumir suficiente peso en el EM para ayudar a la continuidad tras los relevos; sin embargo, en un principio fue más o menos lo contrario.

La integración en el equipo

Todos los que conocen las SNMG saben que en la mezcla de componentes internacionales del EM hay de todo. Siendo políticamente incorrecto, pero subjetivamente veraz, hay oficiales que mandan las naciones que no son idóneos para las funciones que se les asignan. Asumen puestos de gran responsabilidad por ser la función que le corresponde en el orden rotatorio a ese país. Bien sea por niveles de inglés extremadamente bajos o, más frecuentemente, por la falta de veteranía, a veces dos o tres oficiales con experiencia asumen el peso y el trabajo de otros que, en ocasiones, nunca han estado destinados en un escolta o no han formado parte de una agrupación internacional.

La mayoría de los oficiales internacionales vienen designados para puestos de capitán de corbeta (OF-3, según el estándar de empleos OTAN). En marinas como la inglesa, holandesa, alemana y muy especialmente en la danesa, a veces este empleo es alcanzado en edades y experiencia equivalentes a las de un teniente de navío (TN) de la Armada que haya recorrido más o menos medio camino en ese empleo. A mitad del año me di cuenta de una particularidad con respecto a uno de los CC, y es que, pese a llevar el mismo distintivo de *lieutenant commander* (LCDR) (7) y ser llamado y tratado como tal, el STANAG (8) correspondiente no dejaba lugar a dudas de que para el país de origen de ese oficial un «LCDR» es un OF-2, y por tanto se trata del

(6) Real Armada de Holanda; el acrónimo en inglés es RNLN (Royal Netherlands Navy).

(7) Capitán de corbeta.

(8) *Standing NATO Agreements* son los estándares aplicables en el ámbito OTAN. Los hay para todo tipo de conceptos (sistemas, interfaces, publicaciones doctrinales, etc.).

equivalente a un TN español y no a un CC. No le fue mal a este «espabilado», ya que, callando la realidad de su empleo, consiguió tener camarote individual de CC durante todo su despliegue, mientras que un confiado e ingenuo TN polaco, mucho más antiguo, tuvo que compartirlo con otros de «su especie».

Ya en los primerísimos días de relevo de EE. MM. y preparación del ejercicio de integración de la fuerza, vi con preocupación cómo al antiquísimo CC español que ejercía de SAAWO (*Staff Above Water Warfare Officer*) —al que todo el EM italiano, la dotación del buque insignia y personal destinado en Italia con los que él había mantenido relación durante la Operación UNIFIED PROTECTOR (9) piropeaban de oficial extraordinario— le relevaba un «LCDR» imberbe, más bien vago y «más chulo que un ocho».

El SAAWO español saliente creo que era un ejemplo más de que no pocas veces los oficiales españoles en EE. MM. internaciones embarcados, por preparación, experiencia y rutina de trabajo, acaban al final asumiendo cierto liderazgo y una gran parte del pastel en el reparto de tareas y responsabilidades.

Sin embargo, pese a estar mentalizado para ello y tener en mi humilde opinión posibilidades de poder aportar más al equipo, en un principio no gocé de mucha confianza del Mando, que escorbaba hacia oficiales de «más al norte».

El JEM portugués, excelente oficial, creo que sufrió la misma suerte que yo... Ambos pertenecíamos a esos países del sur de Europa, que encima en esos momentos de plena crisis financiera habían sido categorizados por el resto como los «PIIGS».

Al principio no dejaba de sorprenderme lo informal de las relaciones entre empleos. La primera vez que vi a uno de los sargentos holandeses estirado con las piernas encima de la mesa del *Staffroom* (10) mientras esperaba tranquilamente al comodoro, y que ante la llegada de nuestro jefe prácticamente ni se inmutó, me quedé... estupefacto, por decirlo bien. En alguna ocasión tuve que vencer la inercia contraria y aplicar la sabiduría popular de «donde fueres, haz lo que vieres» y permanecer indiferente mientras en mitad de una reunión con todo el EM presente un suboficial llamaba la atención a algún oficial internacional.

Por supuesto, con el tiempo mi integración en el EM mejoró; pasados dos o tres meses y tras llevar a buen término la responsabilidad de la preparación del ejercicio JOINT WARRIOR de certificación NRF del EM, me fui sintiendo más cómodo. Tras los relevos de casi todo el EM en verano y de la toma

(9) Operaciones realizadas en el conflicto de Libia, cuyo componente naval fue bajo mando táctico del COMSNMG1 italiano.

(10) Sala de Operaciones del EM.

por el comodoro del mando de la Operación OCEAN SHIELD (11) (OOS), los seis meses de operación en el Índico se desarrollaron en una relación de trabajo muy fructífera y de confianza.

La vida a bordo

Se cumplieron mis mejores expectativas de estándares de habitabilidad y, salvo por algún paréntesis breve a bordo del saturado HNLMS *Rotterdam*, tuve buen camarote individual con baño y además me las apañé para ser de los muy pocos con Internet y salida telefónica exterior desde el camarote.

Pasado ya más de un mes a bordo del primer barco, y tras mucho «hacerme el sueco» cuando veía a los oficiales holandeses limpiarse los camarotes, un día el segundo comandante se me acercó acompañado del suboficial de habitabilidad y su libreta de inspección y me preguntó si tenía el camarote listo para inspección... *Not really... eeh... I didn't know...*, contesté yo. Visto que me tenía que poner a limpiar yo mismo el camarote, lo que admito no había hecho nunca antes, pregunté por una fregona. Efectivamente la fregona es un invento español que no ha llegado a Holanda. Aprendí su curiosa técnica, consistente en echar un cubo de agua con jabón al suelo (suelo impermeable e imbornales en buen estado) y pasarle el famoso *brush* (como en los tiempos de guardia marina en el *Elcano*). Luego, el charco es empujado hacia el imbornal con una escoba de cinta de goma, quedando el suelo seco de inmediato. Curioso y efectivo método que emplean en todas las zonas de habitabilidad. Cuando llegó otra inspección en el tercer barco, el HNLMS *Rotterdam*, me volví a sorprender al ver a todo un CF segundo comandante de rodillas con un algodón comprobando las esquinas de mi camarote.

Algo a lo que nunca me acabé de acostumbrar fue a las horas de comidas, y menos aún a algunos aspectos de su dieta. Los horarios eran aproximadamente: desayuno, 06:30-07:30; almuerzo, 11:30-12:30; cena, 16:30-17:30. Efectivamente había 13 horas sin una comida de cierto peso, y se me hacía difícil. Tras las primeras semanas en cada barco fui descubriendo dónde «robar» embutido y pan de molde para mantener la cordura. Solamente había una comida caliente al día, el almuerzo, al que por cierto muchos holandeses llamaban *dinner* (12), lo cual me confundía. Jamás pude ver con buenos ojos que la cena fuera idéntica al desayuno: su famosas virutas de chocolate *hagelslag* —que tomaban todos sin excepción, de comodoro a marinero—, pan de molde, zumos, leche y embutido, a los que en la cena se añadía un

(11) Operación de la OTAN en el Índico para la lucha contra la piratería.

(12) La costumbre en tierra es que la comida caliente del día es la cena, y no el almuerzo. Comer de almuerzo lo que normalmente comen de cena les hace llamarla así.

snack, que siempre era algo *deep-fried* (13) tipo croqueta o su *snack* por antonomasia, el *frik adell* (14). Curioso es que este pan de molde lo hacen en la panadería de bordo, y yo una y otra vez pensaba: «pudiendo hacer pan de barra, ¿por qué lo hacen de molde?». El almuerzo era bastante bueno, especialmente una o dos veces por semana que ponían comida indonesia, la *rijsttafel*, cuya base es un arroz asiático. Sin embargo había otra cosa chocante para un español, y era que en la mesa, ni pan (solo en desayuno y cena), ni agua, ni vino, ni nada de beber (podías ir con un vaso a un extremo del comedor y servirte agua). Otra característica de la dieta holandesa era la costumbre de beber café, té o leche durante la cena. Cada vez que el simpático repostero/a pasaba por la mesa y me preguntaba si quería café o leche mientras engullía un sándwich de jamón y queso, me quedaba pensando a quién demonios le iba apetecer eso; hubiera agradecido un vaso de vino, una cerveza o, simplemente, agua.

La relación con los oficiales de la dotación era buena, especialmente en puerto o periodos de poca actividad. En lo relativo al trabajo, eran recelosos del EM, algo que quizá no es poco habitual en cualquier marina en las relaciones entre buque insignia y el EM embarcado, aunque me dio la impresión de una menor «subordinación» del barco al EM (asignación de espacios de trabajo, etc.) respecto a lo que había visto en la Armada.

Como aspectos muy positivos, valoro que en los tres barcos se apreciaba claramente el sentimiento de equipo y de liderazgo fuerte por el comandante. Los tres comandantes eran grandes profesionales y muy cercanos en el trato. La dotación participaba con muchísimas ganas y organizaba con imaginación e iniciativa todo tipo de eventos, fiestas, campeonatos, subastas, bingos, etc., con enorme generosidad y con fines benéficos.

En general la participación de todos los empleos en las tareas comunes es una máxima. Todos, de segundo comandante hacia abajo, al llegar a puerto sacan basuras, cargan víveres... Hasta tal punto es así y es buena muestra de su carácter que, estando cuatro oficiales internacionales del EM (americano, danés, canadiense y yo) en cubierta de vuelo tras atracar en Lisboa, esperando a oficiales de otros barcos para las reuniones programadas, vino el CC segundo comandante y nos abroncó, echándonos un espiche digno de brigadier de primero, por estar sin hacer nada mientras todos cargaban víveres.

Power nap

¡Qué rico es el lenguaje! ¡Cómo cambia todo en función del nombre que le pongas!

(13) Cocinado en freidora; por ejemplo la *kroketten*, que es una especie de croqueta grande, o el *noodle block*, que es un bloque tipo ladrillo relleno de gusanillos de pasta.

(14) Una especie de salchicha grande, rebozada y frita.

Durante mi tiempo en «tierra» holandesa descubrí que hay, como en muchos países, gran afición a nuestra lengua. En todos los barcos hay varios oficiales aprendiendo español. En al menos un par de ocasiones se celebraron fiestas a la española: cena con velas y comida típicamente nuestra (ya sabe el lector, paella junto con nachos y burritos) y banderas de España alrededor. Estos eventos eran realmente muy agradables. Sin embargo, calculo que la tercera palabra más conocida por los holandeses, detrás de «cerveza» y «Barcelona», es «siesta», porque lo consideran algo que nos caracteriza. Esta apreciación creo que seguramente la compartan también ingleses y quizá otros. Entre bromas y no bromas daban por hecho que en España y en nuestros barcos siempre se duerme siesta, largas siestas. Les intenté explicar la realidad, pero no parecieron muy convencidos.

Lo curioso es que con el tiempo me fui dando cuenta de que todos los días, entre más o menos las 12:30 y las 14:30 ni se oían las «órdenes generales» ni se movía un alma por el barco, ni encontrabas una puerta de camarote abierta. Poco a poco, en las conversaciones salía el término *power nap* (15). Ahora pido al lector que lo diga en voz alta en buen inglés... No me digan que no suena mucho más operativo que «siesta»; yo diría que parece tan guerrero como *action stations* (16). Esto que sirva de ejemplo de cómo a veces se pretende tomarnos el pelo desde algunos países «más europeos».

Work hard, play hard

Una frase muy empleada por los holandeses. Les encanta. Es una especie de salvoconducto para llegar a puerto y «cerrar el chiringuito». En la Armada, los usos y costumbres dictan que a bordo de los buques se vestirá de uniforme salvo el breve período antes de salir a la calle o tras la llegada, en la que quizá pases unos minutos de charla tomando una cerveza o un vino vestido de civil.

Los holandeses, según llegan a puerto se visten de civil y ya no vuelven a ponerse el uniforme hasta el «babor y estribor de guardia» previo a la salida a la mar. Parece una cuestión menor, de costumbres, pero tiene más trasfondo. Lo que realmente quieren transmitir cuando están de civil es «no cuentes conmigo, estoy en mi tiempo libre; en puerto no curro».

Son muy buenos profesionales y así se consideran. Trabajan bien en la mar y por tanto sienten justificado disfrutar a tope en puerto; es un enfoque en principio de bastante lógica. Sin embargo, para un EM es bueno saber de antemano que no se puede esperar que durante el período en puerto salga ni un

(15) Literalmente «siesta de potencia».

(16) Zafarrancho de combate.

solo mensaje ni cualquier tipo de trabajo desde el barco holandés al exterior. En la Armada somos algo más «desorganizados», trabajamos igual o más en la mar, y al llegar a puerto lo pasamos en grande siempre que podemos (que es la mayoría de las veces), pero si hay algo que hay que hacer, se hace.

La competitividad

Con el tiempo aprendí que los holandeses, especialmente en lo colectivo, como buque o como EM de núcleo, son enormemente competitivos, en el sentido de que quieren mostrar explícitamente que son mejores que los demás. Podríamos llamar a este estilo de muchas formas, con matices muy positivos, que los tiene, y negativos cuando se llega a los extremos, como en todo.

Es cierto que muestran un empuje enorme y actúan con iniciativa y atrevimiento hacia su propio objetivo, pudiendo deslizarse cerca de lo que quizá otros considerarían como límites o directrices establecidos por doctrina, por las órdenes u otras cuestiones. Sacan gran provecho de cualquier oportunidad y ante la duda o vacilación del contrario, o del aliado, siempre se llevan la mejor parte.

Lo que no se puede discutir es su efectividad, al menos en lo que yo experimenté con su participación como buque insignia y como mando de la TF-508 (17) de la Operación OCEAN SHIELD (OOS).

Los datos son bastante reveladores. Durante el período de «nuestro» mando en la zona, sumando las tres principales fuerzas con misión anti/contra-piratería (18) (OTAN, UE, CMF), y sin contar a los llamados «independientes» (19), se contaba con una media de 10 a 14 buques en el área de operaciones; de ellos, los que estaban al mando del comodoro holandés (TF-508) variaron a lo largo del tiempo entre uno y tres buques (aproximadamente un 20-25 por 100 de las fuerzas).

Sin pretender un análisis profundo que requeriría considerar diferentes factores de las misiones de cada fuerza (por ejemplo, la servidumbre de la fuerza de la UE en la escoltas a mercantes), las diferentes ROE (no muy

(17) *Task Force 508* es la fuerza operativa de la OTAN con misión de *Counter Piracy* en el océano Índico.

(18) Aunque pueda parecer lo mismo, las diferencias entre la misión de *Counter Piracy* (OTAN) y la de *Anti Piracy* (UE) tienen implicaciones de muy alto nivel (por ejemplo, la no participación de Alemania en la misión de la OTAN y sí en la de la UE).

(19) Unidades pertenecientes al resto de países no incluidos en la Coalición Big 3 (OTAN, UE y *Coalition Maritime Forces*, esta última liderada por Estados Unidos) y que tenían presencia en la zona por interés nacional, pero también con cometidos relacionados con la lucha contra los piratas (Japón, Corea del Sur, India, China, Rusia e Indonesia, fundamentalmente).

distintas entre UE y OTAN) y el diferente grado de *mission command* (20) del que gozaba cada CTF con respecto a su Mando de nivel operacional (creo que esto fue muy importante) y, por qué no, la suerte del que la busca, la realidad es que llama la atención que de un total de siete *disruptions* (21) de piratas realizadas por todas las fuerzas durante nuestro tiempo en zona, cuatro de ellas (57 por 100) (22) fueron realizadas por la fuerza OTAN, y en concreto por el barco holandés integrado en ese momento (una por el HNLMS *Evertsen* y tres por el HNLMS *Rotterdam*). Pero además, considerando que el procesamiento judicial de los piratas es un asunto complicado, ya que muchas veces resulta imposible encontrar un país que los quiera encausar, en los cuatro casos la fiscal holandesa lo consiguió. Uno de los grupos fue procesado por Holanda y los tres restantes fueron entregados para tal fin a Omán, Seychelles y España tras sus correspondientes acuerdos. El procesamiento judicial del 100 por 100 de los piratas capturados creo que fue un éxito sin precedentes.

Epílogo

Lo contado son, ni más ni menos, las experiencias que más me marcaron. Guardo buen recuerdo de las tres dotaciones y del personal holandés e internacional de ese año en COMSNMG1. Desde aquí les doy las gracias por haberme tenido a bordo, soportado y tratado con gran hospitalidad y simpatía.

Tendría que disculparme con ellos porque nada puedo decir a favor de mi esfuerzo en el aprovechamiento de la cultura y lengua holandesas; tras un año solo aprendí tres o cuatro vocablos, que ya había olvidado y he tenido que buscar en el diccionario para escribir este artículo (solo me queda el *goedemorgen*) (23).

Sin embargo, sí he aprendido mucho y me llevo importantes experiencias. También creo tener una referencia más objetiva de dónde nos encontramos los oficiales de la Armada en cuanto a capacidad y preparación respecto, no ya a una muestra media de oficiales de países aliados, sino a los de una Marina cuya competencia y profesionalidad sin duda goza de muy buena consideración internacional. En esta comparación creo que los oficiales de la Armada, y lo extendiendo también al resto de categorías, resultarían muy bien posicionados.

(20) Desde mi humilde punto de vista, el Cuartel General de nivel operacional de OOS (MARCOM) daba mucha mayor libertad de acción y capacidad de decisión al CTF-508 de la que daba el equivalente de la UE (OHQ Northwood) a su comandante desplegado (CTF-465).

(21) Para simplificar, definámoslo como intercepción y detención de grupos piratas.

(22) Esto significa un rendimiento (*disruptions/unidad*) de un 350 por 100 con respecto a la media del total de las fuerzas en ese periodo.

(23) Buenos días.

En lo profesional y operativo la Koninklijke Marine puede aportarnos un buen ejemplo. Sin embargo, debemos ser realistas y ver que hay formas de proceder difíciles de aplicar en nuestra Armada por nuestra propia idiosincrasia. Ejemplo de ello son nuestras actitudes, no en todos los casos negativas, del «siempre se puede», «ya me apañaré con la mitad para hacer lo mismo... si no más» o, también si bajamos de lo «estratégico» a lo «táctico», el «ya he escrito el plan/procedimiento X y hasta la siguiente CALOP (24) no me lo vuelvo a mirar», y mi preferido, el sempiterno y conocido «siempre lo hemos hecho así... aunque en todas las listas de comprobación, libros, doctrina, etc., ponga lo contrario». Todo esto, propio de nuestra forma de ser, hace que enviémos cosas de otras marinas, como que cada operador tenga su curso, cada equipo su mantenimiento, cada capacidad su adiestramiento y munición requerida y cada misión su alistamiento y planeamiento previo en los plazos previstos.

Sin embargo hay un aspecto que me gustaría resaltar; algo que creo vale la pena apuntar. Me refiero al enorme empuje, atrevimiento y decisión que demuestran los holandeses. Cierto es que el estilo es muy distinto al nuestro. En despliegues de unidades de la Armada y también en el ámbito de foros o grupos de trabajo internacionales, en calidad de mando de fuerza, de unidad desplegada o simplemente de oficial representante de la Armada, puede ser que no siempre se explote al máximo el potencial de influencia en los demás actores o situaciones. Una menor habilidad con el idioma inglés es a veces uno de los motivos, por lo que no debemos aceptar esta desventaja como barrera en nuestra iniciativa.

Evitando con cuidado llegar a ser pretenciosos o egoístas, creo que haríamos bien en imitar —en su justa medida y cuidando siempre la confianza de aliados y partes—, la actitud de empujarnos siempre con fuerza hacia nuestros propios objetivos (primero hay que saber cuáles son, que no siempre es evidente), dejándonos influenciar menos por las consideraciones, prioridades, intereses o presiones de terceros.

(24) Calificación Operativa para el Combate. Es el demandante periodo de adiestramiento evaluado que deben pasar las unidades antes de desplegar a misiones o para obtener un nivel de alistamiento determinado.