

VUELTA AL MUNDO EN PANDEMIA: UN RETO ÚNICO

Carlos GUTIÉRREZ RAMOS



Antecedentes



ACE ya quinientos años la expedición de Magallanes y Juan Sebastián Elcano partió desde Sevilla un 10 de agosto de 1519 con cinco naves y 239 hombres, de los cuales tan solo dieciocho tuvieron la fortuna de regresar a España el 6 de septiembre de 1522, recalando en Sanlúcar de Barrameda y posteriormente en Sevilla.

La expedición, que tuvo una gran trascendencia en la concepción del mundo y constituye una gesta sin precedentes en la navegación por los retos a los que se enfrentó, ofrecía la posibilidad de recordar la importancia de la contribución española al progreso de la navegación y a los grandes descubrimientos, de los que debemos sentirnos legítimamente orgullosos.

Del preámbulo del Real Decreto 582/2017, por el que se crea y regula la Comisión Nacional para la conmemoración del V Centenario, podemos extraer los motivos principales en los que se basó la decisión de que el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* completara una nueva vuelta al mundo para realzar y dar a conocer una «empresa naval que requirió de enorme tenacidad y esfuerzo para superar múltiples penalidades y que condujo a completar la hazaña descomunal de la primera vuelta al mundo, finalmente culminada gracias al arrojo, valor, destreza marinera y visión de Juan Sebastián Elcano». La expedición de Magallanes y Elcano, tal y como señala la citada norma, constituyó un «asombroso periplo de nuestra Marina a través de los océanos Atlántico, Pacífico e Índico y los continentes de Europa, América, Oceanía, Asia y África y supuso un decisivo avance científico y un paso de gigante en la apertura a escala mundial de los conocimientos, las comunicaciones y los intercambios de todo orden, así como en el desarrollo y proyección de Europa y, en especial, de los países ibéricos».



Esquema del Crucero de Instrucción incluyendo puertos, fondeos y actos en la mar

Trasladémonos ahora a 2020, un año marcado en la retina de todos por el inicio de la pandemia, que cambiaría la concepción de muchos aspectos de la vida y en donde la palabra «incertidumbre» inundaría nuestro día a día. Al igual que aquellos primeros circunnavegantes, que desconocían el verdadero alcance de la empresa en la que se acababan de enrolar, 171 hombres y mujeres de la dotación del *Juan Sebastián de Elcano* se confinaron a bordo un 23 de agosto, sin llegar a saber lo grande que sería el hito que acabarían por completar, navegando un total de 34.000 millas náuticas en 295 días.

Debido a las repercusiones de la pandemia, hubo múltiples cambios en el calendario original de recaladas, como por ejemplo la ausencia de un puerto en el archipiélago canario antes de la travesía del océano Atlántico, quedando de forma definitiva las fechas y lugares que se indican en el gráfico superior.

Además de los puertos relacionados, el *Juan Sebastián de Elcano* realizó presencia naval con fondeos y actos en la mar por la conmemoración del V Centenario en lugares emblemáticos de la primera expedición, tales como la bahía de San Julián (Argentina), la isla de Samar (Filipinas) o las de Ternate y Tidore en las Molucas (Indonesia). En el gráfico aparecen con un cuadrado en amarillo.

Para conseguir completar la misión, uno de los factores más determinantes en el alistamiento del buque fueron las medidas de seguridad sanitarias. Toda la dotación pasó por dos PCR y un confinamiento responsable en sus casas, acudiendo a los puestos de trabajo el mínimo personal. Tras la segunda prueba,



Despedida de familiares. (Fotografía facilitada por el autor)

se aislaron dos días a bordo para conformar una burbuja COVID, que proseguiría durante todo el viaje.

Pese a todo, el buque consiguió, como en otras atípicas situaciones que se han producido a lo largo de su historia, salir a la mar para iniciar su XCIII Crucero de Instrucción el 24 de agosto, sin guardiamarinas a bordo, desde La Carraca, en vez de Cádiz, y con una pequeña representación de familiares, separados entre ellos por la preceptiva distancia de seguridad, viendo desde lejos a sus allegados sin posibilidad de darles un abrazo o un beso. El viaje se iniciaba con mucha incertidumbre, algo que pesaba sobre la moral de la dotación, ya que el crucero de instrucción dependía en gran medida de la evolución de la crisis sanitaria provocada por la pandemia del COVID-19 y por tanto existía la posibilidad de que la vuelta al mundo no se pudiese completar.

Así fue como comenzó la singular hazaña que conmemora la primera circunnavegación al mundo.

El comienzo de la circunnavegación

Los primeros compases del viaje se sucedieron con total naturalidad, con el personal habituándose a la vida en la mar y forjando lazos entre compañeros. Se siguió un proceso de integración y cohesión de aquellos miembros de la dotación comisionados o de reciente embarque.

Para favorecer al esparcimiento, romper la monotonía y aliviar el estar lejos del hogar, actividades como conciertos y cine en cubierta, festividades como el paso del ecuador, karaoke o competiciones deportivas hacían más llevadero el crucero y tuvieron muy buena acogida, más aún por parte del personal que no había embarcado antes, y contribuyeron en gran medida a aumentar la moral.

La llegada al primer puerto, Montevideo, supuso un duro golpe para la mayoría, pues no se permitió bajar a tierra firme tras haber estado más de un mes cruzando el océano Atlántico, a no ser para embarque de combustible, material y víveres. Estas estrictas restricciones al movimiento de la dotación serían la práctica habitual en cada puerto para mantener la burbuja COVID, impidiendo también el acceso a bordo de personal ajeno al buque. Pese a esto, las cenas en cubierta, la práctica deportiva, las subidas a los palos o el contacto con la familia gracias a las nuevas tecnologías permitieron amenizar la estancia en Uruguay.

El viaje prosiguió en demanda del estrecho de Magallanes, un punto de inflexión en el viaje, donde el 18 de octubre el buque participaría en los actos organizados para conmemorar el 500 aniversario del descubrimiento del Estrecho en Punta Arenas, donde se esperaban obtener respuestas sobre lo que depararía el resto de la navegación.



Fiesta del paso del ecuador. (Fotografía facilitada por el autor)

Antes de recalar en Punta Arenas, en un fondeo en la bahía de Fortescue embarcó el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, Teodoro E. López Calderón, que ofreció una cena a bordo al comandante en jefe de la Armada de Chile, a la que también asistieron el comandante en jefe de la Escuadra de Chile, el agregado de Defensa de España en Chile, el oficial portugués como representante de la Marina de Portugal y el comandante del buque. Este fue el único acto presencial a bordo.

Al día siguiente, una visita del AJEMA por cámaras y camaretas le permitió conocer el estado anímico de la dotación y resolver las dudas que les preocupaban. Después se supo que tendrían la oportunidad de salir a tierra gracias a la Armada chilena.

En primer lugar, tras abandonar Punta Arenas el 24 de octubre al ocaso, en la Estación Naval de Puerto Harris tuvo lugar un gran recibimiento por parte de los marinos chilenos, que fueron muy cordiales y entrañables, invitando a la dotación del buque a degustar un «cordero magallánico».

Más tarde, en la isla Quiriquina, alojada en la bahía de Talcahuano donde se encuentra la Escuela de Grumetes, fue posible disfrutar de las instalaciones para esparcimiento de la dotación y la práctica deportiva. Esto tuvo una gran acogida a bordo, pues tras meses de encierro se pudo volver a pisar tierra firme, aunque fuera de forma temporal.

A pesar de que el estado de ánimo en estos momentos no era bajo, con el paso de los meses parte de la dotación quería saber a ciencia cierta si se



Visita del AJEMA. (Fotografía facilitada por el autor)

completaría el viaje o si volverían a casa antes de lo previsto. La incertidumbre del viaje permanecía, y no sería hasta la llegada a Talcahuano cuando se oficializaría de una vez por todas que se iba a completar la vuelta. Y fue así como un 6 de noviembre, en una cena en cubierta que se asimilaba a una recepción a bordo, el comandante comunicó a la dotación que definitivamente se iba a completar la vuelta al mundo en condiciones de pandemia. A partir de este momento, y salvo en Manzanillo y Guam, las recaladas a puerto se convirtieron en meras paradas logísticas, amenizadas con comida típica de la región y una cena de pizzas siempre el día de llegada. El esparcimiento se realizaría en el muelle con un vallado que cercara el acceso al buque.

Una vez anunciada la decisión de completar la circunnavegación, la idea de cómo afrontar el crucero dio un giro drástico. Hasta entonces, el vulgarmente conocido «radio-mamparo» narraba titulares de una vuelta por Panamá, el no embarque de los guardiamarinas, el retorno a España con ellos y un sinfín de argumentos que carecían de una base sólida sobre la que sostenerse.

Las caras comenzaron a ser más largas, la vida en cubierta poco a poco fue perdiendo fuelle y encerrarse en la cama al finalizar las tareas para conectar con la familia y restar un día menos al «amargómetro» acabarían por convertirse en un acto habitual dentro de la monotonía que se suele instaurar en la vida en la mar.

Este varapalo fue empeorando el mal estado anímico generalizado, aunque la misión estaba clara y, como militares que somos, debíamos cumplirla.

Las amistades que se forjaron al comienzo del viaje ayudaron en gran medida a aquellos que precisaban apoyo en momentos de flaqueza y siempre tuvieron cerca a alguien que los podía socorrer.



El *Elcano* navegando a vela. (Fotografía facilitada por el autor)

Quedó demostrada la madurez interna que tarde o temprano todos acabaron por sacar a relucir en su condición de marinos y militares. Y si eso fuera poco, por fortuna hubo otro hito que trajo consigo una bocanada de aire fresco que insuflaría nuevas energías para proseguir la gesta.

Queda inaugurado el XCIII Crucero de Instrucción

Gracias al embarque de los guardiamarinas en Guayaquil el 6 de diciembre, la circunnavegación pudo volver a llamarse crucero de instrucción. Pese a que la recalada en la gran mayoría de puertos seguiría siendo una fotocopia de las anteriores, con un cerco alrededor del buque y muchos meses por delante, iba a comenzar la formación integral (técnica, científica, marinera, militar y humana) de la futura generación de oficiales de la Armada.

Tras la salida a la mar, se retomó en mayor medida la vida en cubierta, en parte por el uso del alcázar por los guardiamarinas en su tiempo libre y por la parte formativa de su viaje, haciendo que la dotación respondiera a las innumerables dudas que se les plantean a los alumnos en el día a día.

Los meses se suceden y llega la Navidad, una fiesta marcada por las reuniones familiares; la dotación del *Juan Sebastián de Elcano* pudo disfrutar de un descanso en la Base Naval de Manzanillo para celebrar con su «familia» de a bordo la festividad y poder afrontar el cruce del Pacífico que se divisaba por la proa, que duraría dos meses y medio, con estancias en Hawái y Guam.

La navegación oceánica se completó a vela casi en su totalidad, a excepción del cruce de la zona de convergencia intertropical. Esta etapa del crucero fue más llevadera, ya que, al ser de tránsitos largos, la mentalidad del personal



Guardiamarinas observando. (Fotografía facilitada por el autor)



Esparcimiento en un muelle. (Fotografía facilitada por el autor)

era a muchos días vistas, sin puerto próximo en el horizonte. Así, los trabajos, mantenimientos y limpiezas para unos, y las clases, exámenes y conferencias para los alumnos mantenían las mentes ocupadas, desarrollándose el crucero de manera habitual y olvidando la pandemia y sus repercusiones.

La estancia en Guam trajo consigo el último momento de esparcimiento para la dotación, que pudo disfrutar de una playa y sus alrededores. Este aliciente ayudó en gran medida a olvidar la situación de encierro desde hacía más de medio año. La vida a bordo en la mar no difiere con o sin aislamiento, pero no salir a tierra impide desconectar totalmente del buque y recargar fuerzas para proseguir.

Acabada la navegación oceánica del Pacífico, el *Juan Sebastián de Elcano* recaló en las aguas archipelágicas de Filipinas. La estancia estuvo marcada por un gran recibimiento, escenificado, con una marabunta de pequeñas embarcaciones pesqueras y de recreo que rodearon el buque durante su presencia en las inmediaciones de las islas de Sámar y Homonhon, que culminaría con la despedida en el puerto de Cebú.

Aunque se seguían las estrictas medidas sanitarias, era un aliciente la alegría con que se recibió al buque a su llegada a Asia, alegría contagiosa para



Recibimiento en Cebú. (Fotografía facilitada por el autor)

su dotación. Tras abandonar Filipinas, se tomó rumbo a las Molucas para poner punto y final a los actos de la conmemoración del V Centenario de la primera vuelta al mundo.

Finalizado este último hito de la circunnavegación, esta se volvió cada vez más pesada, agravada por la ausencia de navegación a vela en los mares interiores de Filipinas e Indonesia. El período intermonzónico convierte al océano Índico en un gran lago, por lo que las guardias de cubierta continuaban sin poder dar el aparejo y las vigilancias se volvieron monótonas; lo mismo acontecía con las guardias de los guardiamarinas, y las recomendaciones en los *briefings* de derrota eran siempre a palo seco y de seguir por encima de la línea marcada en la carta. Por último, pesaba la indiferencia entre estar en la mar o en puerto. A efectos prácticos, solo se diferenciaba en la inactividad en el puente y en la central de máquinas y las cenas en cubierta con *catering*.

De esta forma, la vuelta al mundo prosiguió lentamente su curso mes a mes, sin grandes cambios y sin posibilidad de esparcimiento para la dotación por motivo de la pandemia.

Como colofón, a la llegada a España, en los actos de recibimiento del buque en Cádiz, Su Majestad el Rey embarcó para navegar y convivir con la dotación durante su última singladura, un hecho que pocas veces ha sucedido y que representó un reconocimiento a su trabajo en circunstancias tan difíciles.



Recibimiento en Ternate. (Fotografía facilitada por el autor)



Guardiamarina en el puente.
(Fotografía facilitada por el autor)

Conclusiones

El mayor desafío fue el confinamiento de la dotación a bordo, ya que una vez embarcados los guardiamarinas supuso la convivencia de aproximadamente 235 hombres y mujeres en un espacio reducido, sin intimidad y en unas condiciones de habitabilidad espartanas durante un largo período de tiempo.

Esta coexistencia intensa y obligada hizo que las carencias profesionales y debilidades de carácter inherentes a la condición humana afloraran y quedaran más expuestas, lo que produjo un aumento paulatino de la susceptibilidad, cuando la monotonía, sumada a los meses de encierro,

dificultaba enormemente la vida a bordo. Este deterioro, que pudo considerarse dentro de la normalidad, fue gestionado gracias a los intrínsecos valores de obediencia y disciplina militar que nos permiten afrontar y superar cualquier reto. La realidad es que hubo muchas muestras de compañerismo a lo largo del viaje, lo que reafirma la conocida idea de que el sentimiento de camaradería y pertenencia no se pierde por las dificultades, sino que normalmente aumenta.

En este contexto, las actividades lúdicas y deportivas, tanto en puerto como en la mar, que se organizaron para la mejora de la calidad de vida adquirieron una gran importancia y estuvieron encaminadas a romper la rutina y la apatía de la dotación.

También debe destacarse el comportamiento de los guardiamarinas durante su crucero de instrucción y su esfuerzo personal en la convivencia en su primera navegación de larga duración, sin deterioro alguno de su excelente actitud, pese a las dificultades que acarreó la vida a bordo.

Y ahora llega el momento de responder a la eterna pregunta: ¿cómo lo hicieron? Se puede responder de forma simple y con una escueta frase: siendo militares. Quizás podrían haber abandonado al primer momento de flaqueza; tal vez tirar la toalla en el instante oportuno hubiese sido suficiente para poner punto y final sin mayor repercusión, o simplemente considerar que era indiferente conseguir un hito aparentemente intrascendente en la historia. Pero los valores militares transmitidos en las escuelas al iniciar la carrera de las armas —honor, valor, voluntad de vencer, disciplina, lealtad, flexibilidad, coraje o resiliencia— y que más tarde toman sentido en uno mismo y definen la forma de vida que posee un militar fueron suficientes para dar un paso al frente cada día y completar la misión encomendada superando una situación complicada.

Sin duda, hubiera sido más fácil saber con certeza y desde un principio que iban a realizar el viaje encerrados a bordo, sin la posibilidad de esparcimiento en los puertos, y con el objetivo de realizar la vuelta al mundo con independencia de la pandemia que lo asolaba, reduciendo la incertidumbre que acompañó



Su Majestad en la llegada a Cádiz.
(Fotografía facilitada por el autor)

al personal durante los primeros meses del viaje y facilitando a la dotación el mentalizarse para las dificultades que tendrían por delante.

Se puede concluir que, pese a las complicaciones impuestas por las duras medidas de confinamiento y los problemas derivados de estas, el objetivo de la misión se cumplió, con una dotación que consiguió superar las adversidades asociadas a una navegación en pandemia.

En definitiva, completar la vuelta al mundo a pesar de las dificultades fue un gran acierto y una notable contribución a la conmemoración del V Centenario de la primera circunnavegación, permitiendo realzar y dar a conocer como se merece la increíble gesta naval que supuso la expedición de Magallanes y Elcano.



BIBLIOGRAFÍA

Parte de Campaña 01-21 XCIII Crucero de Instrucción.

NIC 37_20.

NIC 166_20.

NIC 175_20.

NIC 191_20.

NIC 198_20.

NIC 207_20.

NIC 215_20.

NIC 245_20.

NIC 251_20.

NIC 268_20.

NIC 002_21.

NIC 011_21.

NIC 024_21.

NIC 039_21.

NIC 090_21.