

## **Gato de Navío**

### **I**

#### **Historia**

Los gatos de navío somos gatos domésticos, pero antes de eso fuimos gatos salvajes. Se cuenta que fue en el antiguo Egipto, hace casi diez mil años, cuando el hombre logró domesticarnos, persuadiéndonos a aceptar la comodidad de sus hogares a cambio de una relación de fingido cariño hacia la raza humana. Poco después - supongo que empujados por nuestra irrefrenable curiosidad- saltamos las bordas de los barcos para hacer de éstos nuestro hogar. Dicen que fue en las falucas que navegaban el Nilo donde se gestó por vez primera la figura del gato marinero o gato de navío, encargado de controlar las poblaciones de roedores a bordo, servir como talismán y proporcionar compañía a las tripulaciones durante las largas travesías.

A lo largo de los siglos, los gatos hemos sido testigos y participantes de innumerables hazañas marítimas. Las diversas razas felinas han surcado los mares del mundo a bordo de una amplia variedad de embarcaciones: desde los gatos romanos que cruzaron el Mediterráneo en galeras, hasta los de raza bosque noruego que exploraron los fiordos a bordo de drakares. Gatos persas navegaron el océano Índico en busca de especias y tejidos, mientras que birmanos y siameses recorrieron el Mar de China en pagodas. Los felinos de distintas razas y pelajes también participaron en la exploración de América y en la circunnavegación del globo. Es una verdad simple y comprobada que todo barco tiene, al menos, un gato entre su tripulación. Aunque no existen registros que lo confirmen, mi intuición felina sugiere que probablemente hubo un gato que se llevó un pez de la barca de Jesús en el lago Tiberiades, otro que descansó en la hamaca de Cleopatra durante su viaje a Italia, y otro que maulló a Rodrigo de Triana para anunciar el avistamiento de tierra.

De la misma forma, me corresponde hoy a mí ser el gato del *María Teresa*, cargo que ostento con orgullo sin que tenga que ser refrendado por patente ni mostrado con uniforme galoneado. Soy un gato marinero y español, sin más soldada y atribuciones que los propios de mi natural condición. Y es mi condición la que me cualifica, pues pertenezco a la denominada raza común europea, propia de calles, muelles y colmados, silos y sollados; no puedo presumir de ser siamés, abisinio o bengalí, pero llevo con orgullo mi destino de gato de navío.

## II

### Embarque

Permitidme que hable un poco de mí: Nací en los astilleros del Nervión, procedente de una familia de gran tradición marinera. Se dice que mi linaje incluye a los gatos que acompañaron a Elcano, Churruca y Urdaneta; con tal alcurnia, no es inusual que el destino me reservara el crucero acorazado *Infanta María Teresa* como primer hogar marinero. Mi madre habitaba en el jardín del director del astillero, un tal Cervera, y en su jardín vi la luz; de ahí fui, directamente, a una gaveta rellena de estopa. De mi padre poco sé; se dice que tenía una gata en cada puerto y que marchó a buscar fortuna a las américas. Poco después de nacer, fui adoptado por un contraamaestre del recién botado crucero y al par de meses zarpamos de Bilbao rumbo a Ferrol para pertrechar el buque en su arsenal. Desde entonces, no hemos parado de recorrer mundo. En cinco años he cruzado el Canal de Kiel, el Atlántico y el Estrecho de Gibraltar; he recalado en puertos como Mahón, Cartagena y Lisboa. Puedo decir que no me he aburrido en absoluto.

Mi hogar, aunque cómodo -como todos los grandes navíos de ahora- también tiene sus peculiaridades. Los antiguos gatos de navío navegaban en cascarones de nuez, sujetos a las inclemencias del tiempo y los vaivenes de la mar. Donde antes había madera y aparejos, hoy hay metal y máquinas. Los dos palos del *Teresa* apenas ejercen las cuitas y el esplendor pasado de velachos, trinquetes y cangrejas, que impulsaban los buques de nuestra armada hasta hace pocas décadas. La madera permanece en el buque, más que como esqueleto y forros, como mobiliario y adorno; algunos encontrarán que el predominio del metal, el hollín y la grasa puedan resultar menos acogedores que vivir entre maderas, estachas y velas, pero también tiene su parte positiva. Cada buque es único no solo en su estructura, materiales y mecanismo de propulsión, sino también en su esencia intangible. Elementos como el blindaje de acero, el tamaño sin precedentes, las máquinas, los compartimentos estancos y los modernos diseños que definen su silueta característica distinguen al *Teresa* de los navíos de madera que izaban sus velas hace pocas décadas, pero es su tripulación la que realmente le infunde alma, esa singularidad que hace que la vida a bordo sea vibrante y plena. Su dotación es el ecosistema que dota de alma el bosque, esa personalidad única que, como el aliento de la vida, otorga la vida al esqueleto de cuadernas con pulmones de vapor y piel de metal.

### III

#### Vida a bordo

Decía que la tripulación dota al buque de alma. Un entramado de cuatrocientas personas configuradas en cuerpos, escalas, edades, experiencias, procedencias geográficas y sociales, agrupados en guardias de mar, girando como las agujas de un reloj para un mismo propósito. Y de esa alma colectiva formamos parte los gatos de navío, prestos a nuestra misión, cumpliendo con nuestras rutinas como uno más de la dotación.

Los humanos, pobres ignorantes, piensan que nuestro papel a bordo de los buques se limita a servirles de compañía y acabar con los ratones que pululan por cocinas y sollados, pero ignoran nuestro verdadero papel: ser testigos y cronistas de todo lo que ocurre a bordo. No existe hecho ni matiz que escape a nuestra fina vista, nuestro agudo olfato, perspicaz oído y magistral memoria. Los días en alta mar transcurren entre el vaivén de las olas y el crujir de las cuadernas, mientras los marineros se afanan en sus quehaceres diarios y los oficiales supervisan cada detalle de la nave. Nosotros, los gatos, nos deslizamos por los pasillos con sigilo, observando cada movimiento, cada gesto, cada conversación. Somos los guardianes silenciosos de los secretos de la embarcación, los confidentes de la tripulación en las noches oscuras y los cómplices en sus momentos de descanso y camaradería.

Tras algunos intervalos de sueño, mi rutina diaria comienza antes del amanecer, con el relevo de la guardia de alba. Exploro cada rincón del *Teresa* y observo atentamente mientras el buque cobra vida, siempre atento para una caricia o un pequeño bocado. Me muevo libremente entre cubiertas y compartimentos, interactuando con todos los miembros de la tripulación. Desde las máquinas -donde el calor de las seis calderas me atrae en búsqueda de un lugar acogedor- hasta la cubierta, donde observo atentamente las maniobras. Mientras practican con los aparejos, los cañones o los proyectores de señales, me entretengo con los cordones de sus borcegués y los hilos sueltos de sus uniformes. Los cocineros compran con sobras mi favor, mientras los serviolas o la guardia de puente disfrutan de mi compañía como un alivio a la monotonía. Por la noche, me pueden encontrar en los cois de la marinería, proporcionando consuelo y un sentido de hogar lejos de tierra, o bien acompañando al personal de guardia en sus rondas, siendo sus ojos atentos en la oscura quietud. Cuando la mayor parte de la tripulación duerme y solo el personal de guardia permanece despierto, soy apenas una sombra que se desliza por el

buque, dejándome ver cuando así lo decido, para convertirme en la única compañía para aquellos que vigilan la seguridad del barco hasta que rompe el alba. Mis patrullas son esenciales, acechando a los intrusos roedores en el laberinto de la maquinaria, pasillos, sollados, pañoles y cubiertas; de este modo, evito la transmisión de enfermedades y contribuyo al bienestar de la dotación.

Mi presencia es constante y reconfortante para la dotación, moviéndome sigilosa y caprichosamente. Ocupo los rincones de mayor interés y desde ellos contemplo lo que ocurre, juzgándolo con mi superior sabiduría. Y es esta elevada condición la que me pone en disposición de relataros cómo fui testigo de todo lo que ha acontecido en las últimas semanas.

## IV

### **La campaña**

En febrero nos encontrábamos en Lisboa, haciendo escala entre varias campañas de instrucción. El clima en esa época del año era fresco y algo ventoso, típico de la estación invernal en la costa atlántica, así que la tripulación recibió con ilusión la orden de poner rumbo a Cádiz para unirmos a la Escuadra que debía cruzar el atlántico, donde disfrutaríamos de un clima benigno y una misión desafiante. Con la determinación propia de los hombres de mar, arranchamos el buque a son de mar para afrontar la navegación sin el más mínimo percance.

Una vez en Cádiz, al tiempo de izar la insignia del almirante jefe de la Escuadra, lo recibimos con los honores de ordenanza: saludo a la voz y al cañón, guardia formada y armas sobre el hombro, amén de batir marcha y de los silbidos de los chifles de los contra maestres de cubierta. No lejos del portalón tomé mi sitio para recibir al almirante. Mi memoria de felino le reconoció al instante: era la misma persona que, como capitán de navío, dirigía el astillero en que nací. Él también me reconoció, supongo que a causa de mi pintoresca mancha negra en el ojo izquierdo, que me da apariencia de pirata; a veces, la naturaleza se encarga de vestirnos para el futuro.

Nuestro destino era la isla de Cuba, donde se libraban intensos acontecimientos que requerían la presencia de nuestra flota. Antes de acometer el cruce del Atlántico hicimos

una concentración estratégica en Cabo Verde. Allí aprovechamos para reabastecernos de carbón, agua y víveres, así como de líquidos lubricantes, pues la escasez de éstos hacía que los maquinistas recurrieran al rico aceite de oliva. También para para realizar labores de mantenimiento, sobre todo de las piezas de artillería. Fui testigo de cómo la tripulación se preparó no sólo técnicamente sino mentalmente, pues el sentimiento compartido, pese a la cohesión de la dotación y a su innegable valor, no era precisamente el optimismo. Aunque unidos y determinados, los marinos de todos los destinos y empleos tenían sus dudas sobre el equilibrio de fuerzas con nuestros oponentes: los de máquinas comentaban que los barcos americanos eran más rápidos, los condestables que nuestros proyectiles no podrían perforar sus corazas; los artilleros, que el alcance y precisión de nuestros cañones de tiro rápido estaban por debajo de los de nuestros rivales, y no confiaban en la calidad de los estopines, que provocaban numerosos fallos de fuego. Todas estas dudas se veían acrecentadas por la visión optimista de los políticos patrios, agravada por una prensa desinformante y triunfalista. Ignoraban la abrumadora superioridad de la flota norteamericana y confiaban, de manera un tanto ilusoria, en que nuestras fuerzas serían suficientes para mantener el control sobre la isla caribeña.

La escala no se hizo larga, pues la declaración de guerra no permitía una estancia superior a dos días; nos pusimos prestos para continuar en cuanto se nos indicara. Aunque el *Infanta María Teresa* estaban propulsado por dos grandes hélices de tres palas, movidas por sendas máquinas, las condiciones de navegación en aquellos tiempos podían ser desafiantes. Las calmas ecuatoriales ayudaron a que el cruce del atlántico se llevara a cabo sin mayores complicaciones, lo cual aproveché para acomodarme a capricho en el camarote del almirante, sin que éste mostrara desagrado cuando abría la puerta y me encontraba tumbado en su butaca o en su camastro.

Tras breves escalas en Martinica y Curazao, donde se nos permitió hacer víveres y algo de carbón, arribamos a Cuba. La dotación se sintió aliviada por el clima más benigno y por un breve permiso para pasear por la isla, en el que la dotación aprovechó para hacer compra de dulces y tabaco. Algunos marineros trajeron cotorras como nuevos compañeros de viaje, algunas de las cuales se vieron de pronto desplumadas, presas de mis certeros zarpazos. A pesar de esta breve distracción, no cabía un momento de relajación: la tensión estratégica se volvía cada vez más evidente. En las siguientes semanas fui testigo de muchas conversaciones interesantes sobre la estrategia que debían seguir para romper el bloqueo impuesto por la escuadra americana.

## V

### Táctica

El ambiente que encontramos al fondear en Santiago era deplorable. Prueba de ello fue que el almirante, al recibir al ayudante del gobernador militar de la Plaza, lo encontró tan depauperado que ordenó de inmediato que le diesen de comer; cómo sería su hambre que ni se dignó a darme una pizca de la carne enlatada que le sirvieron. El bloqueo de la isla y de la ciudad fueron causando un desabastecimiento progresivo, por lo que la dieta a bordo se fue limitando con el paso de los días a pan de arroz y gachas de maíz, si acaso acompañadas de alguna sardina en salazón, intragable para mi exquisito paladar. No tuve más remedio que volver a comer ratones, los cuales habían sido dada la bondad de mis amigos marinos, más un pasatiempo que un almuerzo.

Cuando el frente defensivo comenzó a flaquear, desembarcaron nuestras fuerzas de marinería y tropa, al mando de nuestro jefe de estado mayor. La situación en la ciudad era insostenible, y muchas familias, urgidas por el desabastecimiento y la cercanía de los insurrectos, optaron por marcharse a los poblados de la línea férrea. Tras varias semanas de encierro, llegaron al fin las temidas órdenes de abandonar el puerto de Santiago. No hacía falta tener intuición felina para adivinar los presagios de un fatal desenlace.

En la cámara de oficiales, alrededor de una mesa cubierta con una gran carta náutica que abarcaba la zona de operaciones, la junta formal de comandantes se reunió para deliberar. Desde el rincón oscuro en que me acurrucaba, mis orejas no perdían detalle de la conversación. Los oficiales, entre los que se encontraban todos los comandantes de la Escuadra, hablaban de estrategias y de movimientos futuros, sopesando decisiones que podrían cambiar el destino de las provincias de ultramar. Yo, un mero gato a sus ojos, me convertí en el único testigo de sus palabras, un guardián silencioso de secretos que podría alterar el curso de nuestra historia.

Los protagonistas de esta escena eran el propio almirante Cervera, un hombre de vasta experiencia y aguda estrategia, cuya figura imponente reflejaba años de servicio en la marina, marcados por cientos de días de mar y destinos de gran responsabilidad. La ausencia de su jefe de estado mayor era suplida por otros de igual valía, como el capitán de navío Fernando Villaamil, experto en el arte de la guerra naval y en la política, inventor del “destructor” y líder de la débil escuadrilla de dos de ellos. Su presencia firme y decidida denotaba una confianza fundamentada en años de servicio dedicados al estudio

y la práctica de las tácticas navales más innovadoras. Con una reputación inquebrantable como un auténtico especialista en este tipo de barcos, Villaamil aportaba una perspectiva única a la mesa de deliberación. Sus ideas audaces y ofensivas, a menudo descartadas por mandos más conservadores, gozaban de mi simpatía felina. Otras descollantes personalidades, como el polifacético capitán de navío Concas y Palau y el segundo de la escuadra, el capitán de navío de Paredes y Chacón, terminaban de conformar el corazón y la mente de la escuadra española, enfrentada a la difícil tarea de hallar una salida en medio de una crisis de incierta resolución y, a su vez, atada de manos por su propia escasez de medios y por las órdenes contradictorias que llegaban desde España.

Asistí a su conversación como invitado de excepción. Mi fino oído no percibió la más mínima muestra de gallardía en el ambiente; más bien, el innegable valor de estos hombres venía acompañado de gran resignación y una honda preocupación por las vidas de las dotaciones. Tras escuchar a la junta de comandantes -donde, al revés que en mi gatuno mundo, hablan antes los más chicos que los más grandes- Cervera meditó en silencio y concluyó el debate:

- Agradezco sus sinceras contribuciones, caballeros. Tras evaluar la situación con meticulosidad, he de concluir que optaremos por abandonar el puerto durante el día. Ante la más que previsible superioridad enemiga, esta táctica nos permitirá navegar cerca de la costa, donde podremos encallar los barcos de manera controlada, facilitando así la evacuación y salvamento del mayor número posible de miembros de las dotaciones. Agradezco su comprensión y lealtad. Es momento de prepararnos para afrontar los desafíos que nos aguardan con la determinación y el honor que siempre han caracterizado a nuestra institución. Que Dios nos proteja en esta empresa.

## VI

### 3 de Julio de 1898

Desperté antes de romper el día, alertado por el ajetreo de la preparación del buque para salir a la mar en zafarrancho de combate. Salí de mi escondite bajo el camastro del almirante, al que encontré vistiéndose con su uniforme de gala. Me excité ante la perspectiva de jugar con los relucientes botones y galones dorados, pero él, percibiendo mis planes, me desplazó suavemente al pasillo, mientras yo meditaba sobre lo curioso de su atuendo para una jornada marinera. Cautivado por los interesantes aromas que provenían de la cocina, ya casi olvidados a causa de la penuria sufrida en las últimas

semanas, me causó una grata sorpresa el rancho extraordinario que se estaba sirviendo. Ascendí luego a cubierta, deseoso de lo que se suponía otra jornada de calor en este clima caribeño, a la víspera de la inminente temporada de huracanes. Allí observé que no solo el almirante, sino toda la dotación, lucía la vestimenta de gala. Al poco tiempo se tocó atención general y el almirante comenzó su arenga:

*“He querido que asistáis conmigo a esta cita con el enemigo, luciendo el uniforme de gala. Sé que os extraña esta orden, porque es impropia en combate, pero es la ropa que vestimos los marinos de España en las grandes solemnidades, y no creo que haya momento más solemne en la vida de un soldado que aquel en que se muere por la Patria”.*

Presentí que se avecinaba una buena. Sin más uniforme de gala que mis uñas y dientes, procedí a afilar mis garras contra el mástil de proa mientras el buque enfilaba la bocana del canal, seguido del resto de la escuadra, en línea de fila y en orden decreciente de tonelaje. Terminó aquí mi relato, dispuesto y listo para la pelea. Los gatos de navío también preferimos *“Honra sin barcos que barcos sin honra”*.