



CALMA CHICHA Y UN TORNADO

Federico SUPERVIELLE BERGÉS



ARTAGENA, viernes 17 de noviembre de 2017, poco después del mediodía. El buque de acción marítima (BAM) *Tornado* atraca en el muelle de La Curra. Por primera vez en varias semanas no tenemos que simular que es un puerto de nombre extraño, perteneciente a un país en crisis, en el que el órgano de evaluación del Centro de Evaluación y Certificación para el Combate (CEVACO) en Cartagena nos ha tenido sufriendo desde hace casi un mes.

El ambiente a bordo es festivo; parece que hemos aprobado. El esfuerzo y la falta de sueño han merecido la pena. Pero sobre todo, el trabajo de los meses anteriores ha dado sus frutos. El comandante autoriza salida de francos para que podamos comer en tierra: a las seis de la tarde partimos rumbo a Las Palmas. Es hora de volver a casa.

Unos minutos después del regreso de francos, la megafonía nos reclama: «Oficiales, cámara de oficiales». Mi primera reacción es de desconcierto. ¿Habremos suspendido algún ejercicio que no esperábamos? ¿Tendremos que quedarnos en Cartagena para recuperarlo?

El comandante no se anda con rodeos. En cuanto estamos los siete, incluido el segundo comandante, nos da la noticia: hay una oleada masiva de pateras. Salvamento Marítimo y la Guardia Civil están desbordados y han pedido auxilio a la Armada. El almirante de Acción Marítima nos ha dado la orden de salir.

A todos se nos pasa por la cabeza que no es nuestra zona de responsabilidad y que no estamos activados. Pero no se oye ni una mosca. Hay vidas en juego; no hay más que hablar.

El comandante hace dos preguntas rápidas: «¿qué nos hace falta?», «¿tenéis alguna pega?». Las respuestas son concisas. El enfermero tiene prioridad. Hace falta algo de material y, a través del Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima, conseguimos que la Cruz Roja nos traiga unos kits con mantas, zapatillas, etc. Como en todas las cámaras, en el *Tornado* solíamos burlarnos del poco trabajo que tenía el enfermero. En las horas siguientes, Mario demostró lo que valía.

En menos de cinco minutos la sesión estaba concluida. Es la reunión más eficiente a la que he asistido. Cada uno nos fuimos a preparar nuestra parte: el segundo a hacer malabares con la distribución de personal, el *jefe* a asegurarse de que todo estaba listo para salir a la mar y yo a buscar a mi contramaestre. Las embarcaciones se iban a hinchar a trabajar y teníamos que ingeniar algo para subir a los inmigrantes a bordo.

Salida a la mar

Tan solo treinta minutos después de la hora prevista de salida hacia Las Palmas, largamos amarras. Mientras nos separamos del muelle, el patrullero *Formentor* nos pasa por delante enfilando el faro de Navidad. Es la otra mitad de la fuerza de respuesta de la Armada para esa noche. Por capacidades y por antigüedad de los comandantes, el almirante lo ha puesto a nuestras órdenes. Si hubiera tenido tiempo para pensar, mi comandante se habría dado cuenta de que lo acababan de «estampillar» a comodoro.

Teníamos un plan, más o menos. Los BAM son barcos con dotación reducida y están pensados para trabajar con el apoyo de un Equipo Operativo de Seguridad de Infantería de Marina. Pero aquella noche no podíamos contar con la inestimable ayuda de nuestros aguerridos compañeros. Esto dificultaba aún más la labor del segundo. Debíamos poner dos embarcaciones en el agua, personal de cubierta para manejarlas, un grupo de recepción de inmigrantes (toma de datos y control médico) y algo de personal de seguridad. Íbamos a

BAM *Tornado*. (Foto. Armada).

embarcar un número indeterminado de personal desconocido y teníamos que estar preparados por si alguno se ponía nervioso. Además de todo lo anterior, había que mantener el normal funcionamiento del barco —puente, máquinas, seguridad interior— y un mínimo en el Centro de Información y Combate para auxiliar al puente, mando y control, etc. Tarea ciclópea para poco más de cuarenta personas. Y, aunque pueda parecer banal, había que dar de cenar a la gente. No sabíamos cuánto se iba a alargar la noche. El prodigioso algoritmo de procesamiento de personal que es el segundo comandante de un BAM dio con la solución: una distribución a dos vigilancias —prácticamente inédita en los buques de acción marítima— para cenar y un zafarrancho de combate en el que estábamos todos implicados para la recogida de inmigrantes.

Mi puesto como jefe del Trozo de Visita y Registro (TVR) prácticamente aseguraba que me iba a tocar ir al agua en una de las embarcaciones, así que acordé con el segundo que cada una llevaría su patrón y su proel —los mejores del barco— y una pareja del TVR. Yo iría en una y mi suboficial en otra.

Uno de los asuntos que generó más controversia fue cómo subiríamos a los inmigrantes a bordo. Mi anterior destino había sido en la fragata *Victoria*, coincidiendo en el tiempo con los primeros despliegues en la Operación SOPHIA. A nivel escuadrilla, se promulgó una instrucción para el alistamiento de los buques en la que se hacía especial hincapié en la importancia de la escala real. Como en cualquier barco moderno, su uso era mínimo y a nuestro

contra maestre no le hacía mucha gracia tener que darla. Además, nos limitaba la capacidad de maniobra. Pero, a nuestro favor, el *Formentor* y las dos embarcaciones nos daban mucha flexibilidad; el barco prácticamente no tendría que moverse.

Asimismo, teníamos que suponer que los inmigrantes podían encontrarse en un estado físico paupérrimo: pretender que subieran por la escala de práctico era demasiado optimista, y más aún por la inclinación del costado del barco a la altura de la toldilla donde se pone la escala que, desafortunadamente, está solo un par de metros por encima de la hélice, lo que podía convertir cualquier caída al agua en una desgracia. La otra opción era por los nichos de las embarcaciones, pero ahí el francobordo es muy superior y nos hubiese obligado a pasar al personal rescatado por el hangar, cosa que queríamos evitar. Sin embargo, al embarcarlos por la escala real, solo tuvimos que proteger unos pocos metros de pasillo, que forramos de plástico y rociamos de desinfectante en previsión de que alguno de los naufragos tuviera algo contagioso.

La primera

Nada más librar el faro de Navidad, pusimos rumbo al punto de la embarcación más cercana de las varias sobre las que nos había informado el helicóptero de Salvamento Marítimo, a unas veinte millas de Cartagena. Nunca llegaríamos. En pocos minutos teníamos en el radar varios contactos no identificados con comportamiento acorde con el que esperábamos de las pateras. Al acercarnos lo suficiente, reconocimos la primera gracias a la potente cámara infrarroja de a bordo.

La tensión que habíamos acumulado en las horas anteriores pareció liberarse en un instante. En pocos minutos, la embarcación de estribor estaba en el agua y nos dirigíamos a toda velocidad hacia el punto que nos habían indicado desde el barco. La mar estaba como un plato, pero la visibilidad era bastante reducida —y más a esa altura—, así que decidimos bajar un poco la velocidad mientras escudriñábamos la noche en busca de una pequeña lancha inflable que apenas sobresalía del agua. En la cámara infrarroja del barco me había dado la impresión de que los flotadores estaban medio vacíos, por lo que urgía encontrarlos antes de que su precaria balsa se fuera al fondo.

Finalmente, guiados con precisión desde el barco, dimos con ellos. Tras una vuelta de reconocimiento para asegurarnos de que no había nada raro, nos acercamos. Intentamos calmarlos en la medida de lo posible: había que evitar a toda costa que se pusieran nerviosos e hicieran zozobrar la embarcación. Nuestra imagen no ayudaba, embutidos como estábamos en los monos blancos anticontaminación, con guantes y máscara para completar el atuendo. Pero, poco a poco, conseguimos acercarnos y explicarles que queríamos remolcarlos hacia el barco.

En ese momento nos informaron de que el *Formentor* se iba a hacer cargo de aquella primera patera para que nosotros pudiéramos proceder al rescate de las siguientes. Y, poco después, apareció una lancha de Salvamento Marítimo con la que finalmente relevamos. En la RHIB pusimos rumbo a la aglomeración de luces que era el *Tornado*, una guía inconfundible en la oscura noche.

Otras cuatro

Una vez a bordo, y tras advertir a mi binomio del TVR y al personal de embarcaciones de que no se fueran muy lejos, subí a darle la novedad al comandante. Mis ojos tardaron unos segundos en adaptarse a la oscuridad del puente, necesaria para distinguir el exterior. Pero él no me dio tiempo, tocaba ir otra vez al agua; habíamos localizado otras cinco pateras.

Esta vez íbamos las dos RHIB, y de camino a los nichos de las embarcaciones aproveché para conversar con el suboficial del TVR y explicarle qué se iba a encontrar. No tuvimos más que unos segundos: el contramaestre nos recibió con la orden del puente de echarnos al agua de inmediato.

Otra vez el mismo procedimiento, aunque en esta ocasión el barco tuvo que esmerarse para guiarnos a las dos embarcaciones a la vez, cada una hacia una pareja de pateras. En nuestro caso, se trataba de una balsa hinchable y una lancha de fibra. Una vez más, las inspeccionamos desde lejos para evitar sorpresas mientras les instábamos a calmarse. Llevaban unas diez personas cada una y se dirigían a tierra una detrás de la otra. Pero la primera de las dos, la hinchable, nos llamó la atención por lo despacio que iba. En seguida nos dimos cuenta de que el flotador debía de estar perdiendo aire, ya que apenas sobresalía del agua unos centímetros. La prioridad estaba clara: había que llevarlos a bordo antes de que la embarcación cediera por completo y acabaran en el agua. Como pudimos, les hicimos ver que queríamos que vinieran con nosotros, pero la balsa no estaba en condiciones de maniobrar y nos acercamos para intentar remolcarla. Solo había un inconveniente: no tenía dónde hacer firme el remolque y tampoco estábamos seguros de que la patera fuese a aguantar la tensión. Finalmente, nos abarloomos y la remolcamos al costado, con la lancha de fibra siguiéndonos unos metros por detrás.

Nuestro avance era lento, y cuando llegamos al *Tornado* la otra RHIB ya estaba allí escoltando a sus dos pateras. Como si de un grotesco atasco de tráfico se tratara, nos pusimos a la cola para desembarcar a nuestros náufragos. Lentamente, conseguimos traspasar el personal de las cuatro pateras al barco y, a continuación, rajamos las balsas para que se fueran al fondo y no constituyeran un peligro para la navegación. Seguía habiendo más en el agua y no teníamos tiempo de recogerlas.

El dilema vino con la embarcación de fibra, que era demasiado robusta para ser hundida. Una vez vacía de inmigrantes, embarcamos mi binomio y yo en ella para separarla del barco, y estábamos meditando qué hacer con ella cuando el *Tornado* recibió información de una patera que se hundía a unas pocas millas de allí. El comandante contactó con nosotros para saber si podíamos remolcarla, ya que tenía que dirigirse hacia la otra lancha y, como no podía ser de otra manera, le contestamos que nos las apañaríamos.

El problema era que aquella embarcación, aunque mucho mejor que la otra, tampoco tenía dónde hacer firme el remolque. Ni un cáncamo. Ni una sola cornamusa. Remolcarla al costado había probado ser un método tedioso y hasta peligroso, y su mayor tamaño podía complicar aún más la maniobra. Tocaba improvisar. Y la solución, dado lo estrafalario de la situación, no podía ser muy convencional: mi binomio y yo nos dimos un paseo bajo las estrellas en una patera proveniente de África, con la sola compañía de una RHIB del barco unas yardas por nuestro través. La mar estaba como un espejo —lo que explicaba la repentina oleada de inmigrantes— y, poco a poco, fuimos probando el nuevísimo fueraborda de la embarcación para volver a acercarnos al *Tornado*. Cualquiera me hubiese dicho que mi primer mando iba a ser una patera...



Recogida de naufragos. (Fotografía facilitada por el autor).



Policía y Cruz Roja preparados para recibir a los náufragos. (Fotografía facilitada por el autor).

Una noche muy larga

En unos minutos estábamos otra vez en las inmediaciones del *Tornado*, que se afanaba en embarcar a la última remesa de inmigrantes, auxiliado por nuestra otra RHIB. La situación parecía algo más tranquila porque, aparentemente, era la última patera de la zona, y los barcos de la Guardia Civil y Salvamento Marítimo estaban encargándose de las restantes.

Aprovechando la buena condición marinera de mi embarcación, nos acercamos a la altura del puente del barco, desde donde nos saludaron el comandante y el segundo de manera jocosa... con toda la razón del mundo. Entre todos intentamos buscar una solución para la lancha de fibra, pero los que estábamos allí abajo sabíamos que sin explosivos había poco que hacer. Nos planteamos intentar abrirle un agujero con un hacha pero, además de que nos hubiese llevado hasta altas horas de la madrugada, probablemente habría seguido flotando. Finalmente, con los 56 inmigrantes a bordo, el *Tornado* recibió órdenes de ocupar una zona de patrulla para el resto de la noche, por lo que tuvimos que abandonar la embarcación, informando de su posición para evitar colisiones fortuitas y con la esperanza de que alguien la recogiera al día siguiente.



Inmigrantes asistidos a su llegada a puerto. (Fotografía facilitada por el autor).

Tan solo tres horas después de arriar la primera RHIB, el *Tornado* recuperaba sus dos embarcaciones. Parecía que había pasado toda una noche, pero la carroza de Cenicienta aún no se había convertido en calabaza. Tras cruzar unas palabras rápidas con los tripulantes de la otra embarcación, busqué al comandante para darle la novedad y recibir instrucciones. El trabajo estaba lejos de estar completado. A pocos metros, en la toldilla, el grupo de recepción de inmigrantes se afanaba en «procesar» a los 56 (nótese que eran más que la esforzada dotación del *Tornado*) náufragos que habíamos sacado del agua. Toma de datos, examen médico superficial y entrega de algo de ropa seca, comida y agua.

A pesar de ser conscientes de que quedaba trabajo por hacer, las dotaciones de las RHIB nos sorprendimos al saber que no nos dirigíamos a puerto. Las escasas millas que nos separaban de Cartagena debían permitirnos llegar a un espacio razonable de tiempo y entregar a los inmigrantes a las autoridades competentes. Sin embargo, el elevado número de ellos —con los que llevaban a bordo los barcos de Salvamento Marítimo y la Guardia Civil, el total ascendía a varios cientos— hacía necesario el establecimiento de un protocolo de recepción que no iba a estar listo hasta primeras horas de la mañana.

Una vez más, el segundo puso en marcha su procesador cuántico mental para repartirnos por la noche. Tras acabar de recibir a los inmigrantes, nos dividimos en dos grupos. Había que cubrir los puestos habituales —puente, CIC, máquinas, seguridad interior— y establecer un equipo para atender a los inmigrantes y mantener un mínimo de seguridad. A los 56 naufragos los habíamos situado en la cubierta de vuelo, divididos por embarcaciones, para evitar que surgieran roces entre ellos y para conservar un mínimo orden.

En aras de la practicidad, los que ya llevábamos puesto el mono blanco, con mascarilla y guantes incluidos, pasamos la noche en la cubierta de vuelo velando por las necesidades más urgentes de los inmigrantes. También establecimos contacto con ellos, intentando identificar a los líderes y averiguando sus puntos de partida y otras informaciones que después pusimos a disposición de la Policía.

Tras varias semanas de calificación operativa, la noche se nos hizo larga, pero una buena gestión nos permitió entrar los primeros en el muelle de La Curra de Cartagena a primerísima hora de la mañana. Allí realizamos la transferencia a la Policía que, auxiliada por personal de la Cruz Roja y de otros organismos, se hizo cargo de los naufragos que habíamos recogido durante la noche.

Al finalizar, limpieza y recogida incluidas, quedamos alertados hasta la noche siguiente por si había que volver a salir a la mar, situación que por suerte no se dio. Ni que decir tiene que la dotación del *Tornado* aprovechó esa jornada para recuperar el sueño perdido. Por fin, la noche del 19 de noviembre pusimos proa a Las Palmas al encuentro de nuestras familias y de un merecido descanso.





La fragata *Álvaro de Bazán* atracada en Souda, agosto de 2020. (Foto: María José Gil Fernández).