

# El portaaviones perdió su guerra

## El Príncipe de Asturias se va al desguace

**Este mes, el Gobierno ha enviado al desguace el único portaaviones que tenía España. Su mantenimiento ascendía, ni más ni menos, que 30 millones de euros al año. Pero, ¿qué ha hecho este barco militar durante sus 25 años de servicio? Así se vivía a bordo del Príncipe de Asturias el 11 de septiembre de 2002.**

**Texto: Laura Hurtado · Fotos: Carmen Secanella**

“Jugamos a la guerra en un teatro de operaciones ficticio” nos aclara un oficial muy serio apenas llegamos. “En las operaciones del mes de septiembre, teníamos que controlar el tráfico marítimo para hacer cumplir un supuesto embargo decretado por la ONU” continua sin cambiar la expresión porque, aunque sea ficticio, nos lo cuenta como si fuera completamente real. Es un pacto implícito que existe en las Fuerzas Armadas de todo el mundo: hasta que no te envíen a la guerra de verdad, tienes que simular que estás en ella. Sí, tal como lo leen: tienes que jugar a la guerra, una práctica habitual de entrenamiento para que el ejército esté listo para entrar en acción. Y eso es lo que ha hecho el Príncipe de Asturias desde su botadura en 1988.

Los expertos dicen que es muy importante tener un portaaviones, a pesar de su elevadísimo coste, porque constituye un elemento disuasorio de primer orden. Su mera presencia en la proximidad de un escenario de conflicto, aunque sea en actitud pacífica y en aguas internacionales, constituye uno de los mensajes políticos más contundentes que pueden enviarse. Sin embargo, el nuestro no ha participado en ningún conflicto.

Permanece atracado en la base naval de Rota casi ocho meses al año y el resto del tiempo se dedica a realizar maniobras en colaboración con unidades de Marinas extranjeras. Con capacidad para transportar 900 hombres, incluido el personal de vuelo, 27 aeronaves, cada día que sale a navegar nos cuesta 95.000 euros, entre los pluses de personal (9.000 euros), el combustible (72.000), los víveres y los repuestos (14.000).

### **La guerra ficticia**

En el Príncipe de Asturias, cuya entrada está presidida por un enorme cartel que reza “Todo por la patria” junto a la Virgen del Carmen, patrona de la Armada, se hace evidente la diferencia entre “lo militar” y “lo civil”.

Aquí todo está pensado para la guerra que, básicamente, se decide en el C.I.C (Centro de Información y Combate), el único lugar donde tenemos prohibido realizar fotografías “por razones de seguridad”. En esta sala oscura, equipada con sensores propios de la guerra electrónica, pasa la mayor parte del tiempo Francisco Lobato. Cuando contempla los aparatos de alta tecnología se le iluminan los ojos. “Con estos radares podemos detectar los aviones o los barcos que están más allá del horizonte, conocer su rumbo y su velocidad y prever si vamos a chocar y en qué momento exacto” remarca orgulloso. Aquí también está el mando de control de los Merokas, armas defensivas de punto cercano, que sólo alcanzan las 3 o 5 millas. “Parecen videojuegos pero son armas de verdad” insiste.

Independientemente de las estrategias, el armamento es el elemento clave en cualquier contienda, sea real o ficticia. En el Príncipe de Asturias (que no es nuclear), su principal arma de ataque son los aeronaves que transporta en la cubierta de vuelo o el hangar. En concreto, los aviones Harrier-II y Harrier-II Plus y los Helicópteros Sea Hawk, Sikorsky 61, entre otros. Seguramente por eso, los pilotos, hombres corpulentos y aguerridos, son como los héroes de esta guerra simulada, una especie de raza aparte, que provoca admiración a su paso.

El teniente de navío Galván, un extremeño de 31 años, lleva siete volando al servicio de la Armada. Normalmente es tímido y de pocas palabras, excepto cuando habla de su trabajo por el que confiesa auténtica pasión.

En esto se parece a su compañero, el mayor Charles. Para este piloto tejano que pidió que le destinaran un tiempo a España, volar es una sensación indescriptible, “aunque en EE UU los pilotos del Ejército trabajan demasiado y no tienen tiempo para estar con su familia” se lamenta en un español casi perfecto. En nuestro país, en cambio, el mayor está disfrutando de su hogar, con su mujer y sus dos hijos.

Algo más que necesario después de haber estado en la guerra de Yugoslavia bajo el mando de la OTAN. “¡He disparado bombas encima del enemigo!” destaca el teniente Galván. “¿Qué se siente cuando la ficción se convierte en realidad?”. Sin cambiar la expresión, el mayor Charles afirma que no sintió nada en especial. “Estamos preparados para eso –dice. Además, fue más fácil de lo que imaginaba. De hecho, había simulado misiones infinitamente más difíciles”.

### **Jerarquía y disciplina**

A bordo de este buque de guerra no sólo la ficción se confunde con la realidad, sino que la tripulación se rige por unas normas y una jerarquía distinta a las de la calle. “Una orden es una

orden. Primero hay que acatarla y luego, si quieres, protesta” resume el cabo 1º Enrique Vigo. La marinera Susana López, encargada del servotimón (timón alternativo por si llega a fallar el principal), afirma que no abandonaría su puesto aunque su vida estuviera en peligro “porque, si lo hiciera, el barco entero se vendría abajo”.

Entre las solicitudes para ingresar en las FF AA, la Armada es la rama del ejército menos demandada (por detrás de las otras dos: Ejército de Tierra y Ejército de Aire). Y es que las condiciones de vida en el mar son bastante duras. Y más en un portaaviones donde la mayor parte de la vida se realiza bajo el agua ya que la cubierta es una plataforma gigante para los aviones de combate. Cuando el buque navega (que puede ser durante 30 días) tiene que estar permanentemente “despierto” y por eso se establecen 2 turnos: la mitad de los marineros trabajan mientras el resto descansa.

Unos lo hacen de 8.00 a 14.00 y de las 20.00 hasta las 2 de la madrugada, y viceversa. En el Príncipe de Asturias, las habitaciones de los soldados son de seis camas embudidas en un minúsculo espacio de 2 x 1,5 m2 con sus respectivas taquillas en las que apenas caben los uniformes reglamentarios, aunque es mejor que en los submarinos donde se habla de “camas calientes” pues el mismo catre lo comparten dos personas. En los “sollados” (dormitorios), separados por sexos, no hay puertas sino cortinas por lo que la intimidad es igual a cero.

Como no hay ventanas, las luces blancas de 8.00 a 20.00 y las rojas el resto del tiempo sirven para distinguir el día de la noche. El médico que trabaja a bordo cuenta que sin estos cambios de luz la tripulación perdería la noción del tiempo con los trastornos que representa. “El estado de ánimo cambia mucho a medida que pasan los días” cuenta este profesional de la medicina. “Al principio las dolencias que más atendemos son golpes o mareos pero progresivamente éstos desaparecen y aumentan las depresiones y la mamparitis, algo muy típico de los barcos donde sientes que las paredes (“mamparas”) se te echan encima”.

Pero el ser humano se acostumbra a todo. O casi. “Aquí lo que peor se lleva es la jerarquía” nos confiesa la marinera Susana López en uno de sus ratos libres. “Para muchos, eres un simple marinero y no importa tu edad ni tus estudios” afirma esta granadina de 25 años, que invierte lo que gana para estudiar radioelectrónica naval cuando el buque está en puerto.

### **La profesionalización de las Fuerzas Armadas**

De todas formas, esto ya no tiene nada que ver con los tiempos de la “mili”. Los marineros embarcados lo han hecho voluntariamente y todos alegan sus razones. Para David Morillas, un joven de 19 años, ingresar en las FF AA es sinónimo de trabajo seguro. “Antes trabajaba de

camarero por la zona de Cádiz. Desde que estoy aquí tengo un contrato fijo, un seguro de vida y un sueldo de 781,32 euros al mes” compara mientras friega con ahínco los camarotes de oficiales, una de las tareas que tiene asignadas como repostero (especialidad hostelería).

Por su parte, Susana escogió la Armada porque le permitía viajar y conocer gente y, “además, me pagan” (las navegaciones se compensan con un plus de 4,81 euros al día, que suben a 6,1 en aguas extranjeras y a 24,04 en aguas de conflicto). En los dos años que lleva en el Príncipe ha visitado los principales puertos de España y una vez llegaron hasta Marsella donde se gastó todas las dietas en souvenirs para la familia.

Pese a todo, el anuncio de captación que se filmó en verano para televisión en el Príncipe de Asturias no sintió nada bien entre los marineros. “Cogieron a dos actores superguapos, bien peinados y maquillados, para hacer de soldados” bromea un grupo en la cantina del barco que únicamente sirve latas de cerveza a 40 céntimos. Pero no es para reírse. “La mayoría de los reclutas se quejan, aunque con el nivel de estudios de muchos, lo máximo que encontrarían sería un empleo de cajera o de cargador de camiones –opina una marinera. Sin embargo tampoco hay que engañar a la gente y aquí hay muchos que entran sin imaginar lo que se van a encontrar”.

La profesionalización del ejército permite disponer de personal más capacitado pero implica el reto de captar y mantener el personal necesario. “Debemos mejorar las condiciones de vida y las expectativas de futuro de nuestros profesionales, tanto de tropa como de mandos. En general, todos estamos muy mal pagados”, confiesa en voz baja un oficial.

En los pasillos del Príncipe de Asturias se palpa cierta inquietud ante las reducciones del presupuesto de defensa: sin dinero no se pueden motivar la tripulación ni mejorar la operatividad de la flota española. Aunque al buque insignia de la Armada todavía le queda mucho tiempo de vida (se calcula que los buques “viven” 30 años) se requieren revisiones constantes, igual que toda la flota naval cuyo futuro depende de las nuevas adquisiciones y construcciones. De todas formas, cuando regresamos a tierra firme, y tras pasar unos días jugando a la guerra, nos preguntamos si tiene mucho sentido que sigamos invirtiendo dinero en este tipo de “aventuras”.