

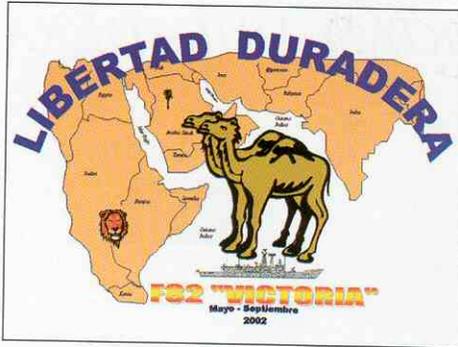
BREVE RESEÑA DE LA OPERACIÓN *LIBERTAD DURADERA*

Manuel CERVERA DE LA PAZ



El pasado día 24 de mayo la fragata *Victoria* zarpó desde la Base Naval de Rota, junto con el petrolero *Marqués de la Ensenada*, para relevar a la fragata *Numancia* y al buque logístico *Patiño*, respectivamente, en el marco de la Operación *LIBERTAD DURADERA* (en inglés, *ENDURING FREEDOM*). Esta operación es probablemente una de las más importantes y de mayor envergadura de las que ha participado la Armada durante los últimos años. Era la tercera fragata española que se incorporaba a la operación. Los cometidos asignados a los buques son «ejercer control del tráfico marítimo y recabar inteligencia en la zona de responsabilidad», que abarca el golfo Pérsico, el mar Rojo y gran parte del mar Árabe. El objetivo es proporcionar apoyo a las operaciones contra el terrorismo que están realizando los Estados Unidos para mostrar la solidaridad del Estado español tras los atentados del 11 de septiembre. En la ciudad de Djibouti, a la salida del mar Rojo, existe asimismo un destacamento de un avión de patrulla marítima *P-3B* del Ejército del Aire. El día 6 de junio, tras el paso del canal de Suez, se produjo el relevo en Djibouti: coincidieron cinco buques de la Armada en dicho puerto, los buques arriba mencionados más la fragata *Santa María*: en total más de mil españoles en buques de guerra, en un destacamento a casi cuatro mil millas de nuestra patria, en una zona de operaciones no usual para nuestra Armada.

Los buques se encuentran integrados dentro de una coalición internacional. El control operativo lo ejerce el ALFLOT por delegación del COMON (comandante del Mando Operativo Naval) y el control táctico lo ejerce el CTF-150, que en la actualidad es un contralmirante alemán, subordinado al *Combined Joint Force Maritime Component Commander* (CJFMCC), almirante de los Estados Unidos que dirige el ámbito naval de la operación *ENDURING FREEDOM*. La TF-150 está compuesta por los buques que operan en la zona del cuerno de África, en la que están presentes además de los buques españoles, alemanes, ingleses, franceses y, esporádicamente, estadounidenses. Nuestros buques operan con ROEs (reglas de enfrentamiento) nacionales, emitidas



por el CMOC (comandante del Mando Operativo Conjunto de la Fuerzas Armadas). En el mes de octubre está previsto el relevo del mando de la TF-150, que será ejercido por un contralmirante español. Los relevos de los buques se producen cada tres o cuatro meses, con lo cual los destacamentos, incluidos tránsitos, son de cuatro a cinco meses. El ciclo de actividad de nuestras fragatas es el siguiente: de cada mes, unos veinte

días de patrulla, seis de tránsitos y cinco en puerto de descanso. A mediados de patrulla se suele entrar 36 horas en el puerto de Djibouti como escala logística.

Las patrullas se suelen realizar en el golfo de Adén, situado entre la salida del mar Rojo y el cuerno de África, navegando entre las costas de Somalia y Yemen. También se opera en la zona del golfo Pérsico, especialmente los buques logísticos, siendo su zona normal de actuación. Un elemento esencial en las operaciones es el helicóptero SH-60B, herramienta fundamental para



Dhow, barco típico de la zona.



Portaaviones *George Washington* con su escolta el crucero *Normandy*. (Foto: J. Roca).

ejercer un eficaz control de las amplias zonas de patrulla que se asignan a cada buque. Con una media de tres horas al día de vuelo, repartidas en dos periodos de hora y media, se consigue mantener clara la situación de superficie, seguir a los contactos sospechosos, determinar sus derrotas y posteriormente transferir la responsabilidad de información a otros buques de la coalición. En las largas patrullas se debe mantener una atención y vigilancia permanente y un alto alistamiento de las armas, pues se opera en una zona de conflicto, con una amenaza real, definida como «asimétrica», a la que hay que prestar especial atención cuando se navega en las proximidades de costa, aguas restringidas o entradas a puertos, donde las células terroristas de Al-Qaeda conseguirían un claro éxito atacando a uno de los buques de la coalición internacional. Los buques, por ello, se han reforzado con personal de Infantería de Marina, pelotones de asalto con tiradores de elite, cuya misión es apoyar al buque en su seguridad exterior contra embarcaciones menores, así como formar el «grupo de seguridad» en las «visitas y registros» que se pudieran realizar.

Dentro del tráfico comercial de la zona existen unos barcos peculiares, denominados *dhow*, de madera, alrededor de 500 toneladas de desplazamiento y 50 metros de eslora y a veces con pequeñas velas que les ayudan en su navegación. Estos barcos realizan el tráfico de cabotaje entre los puertos locales. Normalmente transportan ganado vivo o muerto y otros productos de diversa

índole. Han pasado a ser un objetivo prioritario para los buques en patrulla, pues se sospecha que a bordo de ellos puedan navegar esporádicamente miembros de la organización Al-Qaeda, cuando se mueven entre los distintos puertos de la zona. Hasta el momento sólo están autorizadas «visitas y registros» de buques cooperativos y tan sólo la fragata *Victoria* ha realizado un registro a un *dhow*, que según diversa información de inteligencia se señalaba como sospechoso de transportar terroristas. Otra tarea que se está realizando es la «escorta» de otros buques de guerra de la coalición (normalmente portaaviones, buques logísticos o transportes de tropas) y de buques mercantes de interés militar, a través de estrechos o pasos angostos. Un fenómeno que sorprende es la piratería en la mar, que con mayor frecuencia de lo deseado se da en las proximidades de la costa somalí. En el tiempo que se lleva participando en la operación se han producido dos claros casos de piratería, en los que se secuestraron sendos buques mercantes y se exigió el pago de un rescate para su liberación. Los buques mercantes, por ello, agradecen la presencia de los buques de la coalición, que disuaden a los piratas de llevar a cabo sus funestas acciones y ofrecen una garantía de tránsito seguro en aguas internacionales. Por desgracia, los buques de la coalición no pueden cubrir toda la



Helicóptero SH-60B de la fragata *Victoria*, en la cubierta del portaaviones norteamericano CVN-73 *George Washington*, navegando en aguas del golfo de Aden. (Foto: J. Roca).

zona y además muchos mercantes navegan demasiado cerca de costa, dentro de aguas territoriales, donde no se les puede ofrecer protección.

Una de las características principales del área donde se opera es el calor: estamos en la zona de influencia de los vientos monzones, con temperaturas que han llegado a alcanzar los 50 grados centígrados y ambientes de más del 90 por 100 de humedad. En esta zona precisamente los meses de verano son los más duros, tanto por el calor como por la mar de viento y de fondo que levanta el monzón del SW, viento fresco a frescachón entablado que sopla continuamente entre los meses de junio y septiembre. Los puertos de descanso que principalmente han tocado los buques españoles son los siguientes: Bahrayn, Port Victoria (en las islas Seychelles), Dubai y Mombassa (Kenia). Las distancias recorridas

para llegar a estos puertos, desde la zona de patrulla, son enormes (alrededor de 1.500 millas, distancia que equivale a ir desde Rota hasta Escocia), ya que es difícil encontrar más cerca puertos adecuados a nuestras necesidades.



VERTREP. (Foto: J. Roca).



El MINISDEF, acompañado por el SEDEF y AJEMA, en una visita a la *Victoria* el 30 de junio de 2002. (Foto: S. Gallego, RED).



Pasada de la fragata *Victoria* al portaaviones *George Washington*, en aguas del golfo de Aden.
(Foto: J. Roca).

El día 30 de junio, en Bahrayn, se recibió a bordo de la fragata *Victoria* la visita del ministro de Defensa, acompañado por el AJEMA, secretario de Defensa y otras autoridades civiles y militares. El ministro salió a la mar y asistió *in situ* a un petroleo con el *Marqués de la Ensenada*, una demostración de los helicópteros SH-60B y AB-212 y un asalto por parte de uno de los pelotones de Infantería de Marina. Se despidió de las dotaciones animándonos especialmente a luchar contra la lacra del terrorismo, que tantas veces hemos sufrido en nuestra patria, y confiando en que dejaremos el pabellón español bien alto. En las visitas a las islas Seychelles hemos coincidido con la flota española de atuneros que opera en aguas del océano Índico. Compuesta principalmente por dotaciones de vascos y gallegos, ofrecen siempre una cálida acogida y se producen intercambios espontáneos de visitas entre buques. Experimentamos la agradable sensación de compartir buenos ratos, buena comida y algún que otro vino con nuestros «paisanos», tan alejados de España. De estos más de cuatro meses que voy a pasar fuera de casa, no cabe duda que lo que más se echa de menos es a la familia. No querría terminar este artículo sin destacar también el esfuerzo de nuestras mujeres, que se quedan solas en casa sacando adelante a nuestras familias y realizando día a día un esfuerzo tan importante como el de los que estamos en la mar.

Guiados por la virgen del Carmen, esperamos llegar de regreso el próximo día 25 de septiembre y reencontrarnos con nuestros seres queridos y poder disfrutar de unos merecidos días de descanso junto a ellos.