



CARA A CARA CON LOS CORSARIOS DEL SIGLO XXI

MÁS DE CUATRO MESES DE LUCHA
CONTRA LA PIRATERÍA A BORDO
DEL *MARQUÉS DE LA ENSENADA*



El día 23 de marzo de 2009, a las 1315 horas, con viento de levante y tras recibir la visita de la ministra de Defensa, la fragata *Numancia* y el petrolero de flota *Marqués de la Ensenada*, bajo la atenta mirada de familiares y amigos, se hicieron a la mar para integrarse en el primer despliegue naval de los países miembros de la Unión Europea: la Operación ATALANTA.

El periodo de despliegue del *Marqués* ha coincidido con el mando español de esta operación de lucha contra la piratería en las aguas de Somalia. El capitán de navío Juan Garat Caramé, a bordo de la fraga-



Dotación del *Marqués de la Ensenada* entre las estaciones de petróleo.

ta *Numancia*, ha mandado durante cuatro meses un total de 21 barcos de guerra de seis países diferentes, más de 3.600 hombres y mujeres, además de aviones de patrulla marítima de tres países.

Ambos buques aprovecharon el tránsito juntos por el mar Mediterráneo para realizar ejercicios de adiestramiento como en tantos otros despliegues internacionales. Se iban recibiendo informes y experiencias de la fragata *Victoria*, próxima a abandonar la zona de operaciones, y nos íbamos haciendo una composición de lugar de la situación, pero nunca fuimos verdaderamente conscientes de que estábamos a punto de enfrentarnos a una amenaza aún desconocida y a unas experiencias que nos marcarían el resto de nuestras vidas.

El día 4 de abril llegamos a Yibuti, el que iba a ser nuestro principal puerto logístico y de descanso durante la operación. En esta primera entrada en el puerto africano, donde se encuentra desplegado el FHQ SA (contingente encargado de atender las necesidades logísticas de la fuerza y que cuenta con la presencia de varios españoles), coincidimos tres buques de la Armada: la fragata *Victoria*, a la que relevábamos, la *Numancia* y nosotros. Doce días después de salir de casa parecía que estábamos en una colonia española del

siglo XIX. Casi un millar de españoles entre las dotaciones de las fragatas, las fuerzas embarcadas, el personal del Ejército del Aire desplegado con el avión de patrulla marítima y nosotros mismos recorrimos las calles de esta ciudad, que nos acogió con banderas de España en bares y restaurantes y con un repertorio de música latina que con el tiempo nos haría sentir un poco más cerca de los nuestros.

Toma de contacto. El *Pompei*, la primera decepción

El día 8 de abril salimos a la mar, comenzando nuestra andadura por la Operación ATALANTA. La primera misión encomendada fue realizar vigilancia en una zona a 330 millas de la costa este de Somalia. Para llegar a nuestra zona de patrulla teníamos que cruzar por primera vez el golfo de Adén (GOA), y entonces empezamos a tomar conciencia de la realidad del problema. Al amanecer y al anochecer no pasaban más de 15 minutos sin que se escucharan llamadas de auxilio de los buques mercantes en zona avisando de ataques. La situación se presumía incontenible, caótica e imposible de controlar.

Además de los numerosos mercantes que transitaban, el GOA estaba plagado de embarcaciones menores a las que aún no estábamos muy acostumbrados. Por un lado, los llamados *dhow*s, un tipo de embarcación utilizada tanto para la carga como para la pesca y que los piratas usan como buques de apoyo en los ataques y secuestros. Por otro lado teníamos los esquifes, embarcaciones aún menores, con potentes motores fueraborda y cuya finalidad original es la pesca de bajura. Estos esquifes son el terror de los mercantes, ya que con ellos los piratas hacen sus aproximaciones y materializan los ataques.

La excelente propagación de las ondas en la zona nos permitía escuchar comunicaciones en VHF a más de cien millas de distancia, y junto a las conversaciones comunes se solapaban peticiones de auxilio desde distancias inalcanzables para nosotros.

Comenzamos navegando junto a la fragata *Numancia*, pero pronto tuvimos que separarnos para atender a diferentes llamadas de auxilio. Junto con el resto de unidades desplegadas poco a poco nos familiarizamos con la situación: ni todos los acercamientos de esquifes a mercantes eran ataques ni todos los esquifes eran piratas, y no todos los *dhow*s eran buques nodriza.

A nuestra llegada, cuando la meteorología se caracterizaba por la ausencia de viento y la calma de la mar, los ataques tenían lugar a todo tipo de buques y casi siempre con luz solar, antes del anochecer y poco después del amanecer. Este *modus operandi* fue cambiando a lo largo de la operación, por una parte debido a la elevada presencia de buques de guerra en la zona, y por otra a que a los piratas empezó a atraerles la nocturnidad y la alevosía. Empezábamos a aprender los unos de los otros, y la batalla de la inteligencia comenzaba a tomar parte en esta lucha.

Tras esta primera toma de contacto con el GOA, y después de cruzar el Cuerno de África hacia el sur, llegamos a nuestra zona de patrulla en pleno océano Índico. En esta zona estuvimos seis días y la situación era totalmente diferente: comunicaciones sin tráfico alguno, mar totalmente en calma y un calor asfixiante que hacía mella en la dotación. Este tiempo en la zona nos hizo sentir un poco fuera de lugar: acabábamos de cruzar una zona más que caliente, ardiente, y ahora estábamos mirándonos las caras sin ver mercante alguno, con nuestro equipo de operaciones especiales entrenando a todas horas y nosotros intentando recabar una información inexistente, ya que por allí no pasaba nadie. Una vez finalizada nuestra patrulla comenzamos el tránsito al primer puerto de descanso, Port Victoria, en las islas Seychelles. El 18 de abril realizamos nuestro primer paso por el Ecuador, y aún seguíamos «bautizando» a los neófitos cuando recibimos la orden de ir al encuentro del buque *Pompei*, que acababa de ser secuestrado a 160 millas de nuestra posición, casi en Seychelles. Nos dirigimos de inmediato al encuentro del buque y, cuando nos encontramos a la distancia óptima, lanzamos a nuestro helicóptero, el *Gato*, para hacer una descubierta y confirmar el contacto. Una nueva sensación afloraba en nosotros. El helicóptero observó al *Pompei* con un esqui en cubierta y un posible buque nodriza remolcado. A toda máquina nos dirigimos a su situación. Gracias a la inmejorable visibilidad de la zona empezamos a ver al *Pompei* a más de 15 millas, y cuando nos acercamos pudimos ver a los piratas en el puente alto del barco. Los veíamos andar por los alerones y, aunque aún éramos novatos para saber qué podía estar pasando dentro, nos imaginábamos que nada bueno. No debíamos utilizar nuestra fuerza porque la vida de civiles inocentes estaba en juego. Tuvimos pues que verlos perderse en el horizonte navegando a un fondeadero lleno de piratas, donde finalmente pasarían 70 días secuestrados, hasta que el 27 de junio se pagó su liberación.

Pesqueros españoles en Seychelles. La vida en juego

El día 19 de abril llegamos a Port Victoria, un paraíso en medio del Índico, un lugar de destino para recién casados y que nosotros, gracias a la Armada, hemos conocido como puerto de descanso. Llegamos al puerto y vimos lo que esperábamos, media docena de pesqueros españoles descargando y preparándose para volver a salir a faenar. En el muelle nos recibieron algunos representantes de los armadores de los pesqueros españoles y enseguida se creó un lazo de amistad y cooperación con ellos.

Lo primero que hicimos al atracar fue visitar a los pesqueros allí amarrados para mostrarles nuestro apoyo y proporcionarles asesoramiento. De este modo pudimos entender algo más su situación y empezar a conocer otra parte de este escenario: el sentimiento de los «amenazados». Estuvimos hablando

con el capitán y el patrón del *Alakrana* y con la dotación del *Playa de Anzorras*. En nuestro atrevimiento les insinuamos la posibilidad de mandar un equipo de operaciones especiales si se diera el caso de un nuevo secuestro como el acaecido en *El Playa de Bakio*. Ellos se opusieron con una frase que nos marcó: «Yo no he venido aquí a jugarme la vida, yo he venido a ganarme el pan de mis hijos. Si me secuestran, que pague quien tenga que pagar, pero por favor no pongáis en peligro nuestras vidas».

En esta primera toma de contacto nos intercambiamos correos electrónicos y teléfonos, y a partir de ahí el contacto con los pescadores fue continuo durante toda la misión.

El día 23 de abril llegó el *Playa de Bakio* y, justo en el primer aniversario de su secuestro, fuimos a visitarle para conocer su experiencia. Aún conservaba en el puente de gobierno el impacto de una granada que, lanzada desde un RPG, marcaría el comienzo de un largo infierno para estos pescadores. Fue entonces cuando tuvimos conciencia de lo que realmente ocurre en un buque secuestrado. La narración del episodio por parte de la dotación era estremecedora; nos contaron cómo unos pocos niños con armas en las manos y drogados hasta más no poder se hacían con la vida de hombres hechos y derechos, poniendo en vilo a familias enteras a más de 5.000 millas de distancia. Este contacto nos proporcionó un nuevo punto de vista, el de los «secuestrados»; poco a poco íbamos dejando de ser novatos en esta misión.

Escolta al MSC *Melody*: 1.500 personas bajo nuestra protección

Dos días después de salir de Seychelles y dejar a nuestros compatriotas vascos y gallegos preparándose para salir a faenar, recibimos otra orden que marcaría un hito importante en nuestra misión. Se acababa de producir un ataque frustrado por parte de seis piratas al buque de pasajeros de origen italiano MSC *Melody*, que realizaba un crucero de tres semanas de duración entre Sudáfrica e Italia. Este intento de secuestro fue pionero en el último año, ya que se trataba de un buque con 991 pasajeros a bordo y 536 personas de tripulación. El ataque no encajaba en ninguno de los cánones conocidos hasta la fecha, pero afortunadamente, a pesar de los más de 100 disparos efectuados, los piratas no fueron capaces de detener el buque, que gracias a una propulsión envidiable, un equipo de seguridad privada y la gran pericia del capitán consiguió evitar el secuestro. Al ser el *Marqués de la Ensenada* el buque de guerra más próximo al ataque, fuimos destacados a su posición a máxima velocidad. Tras un cálculo cinemático exhaustivo, lanzamos a nuestro *Gato* a la distancia idónea para visualizarlo y ofrecer un halo de tranquilidad a pasajeros y tripulación. Esta tranquilidad se vio afianzada cuando, vía Inmarsat, mantuvimos una conversación con el capitán del crucero italiano y en menos de una hora nos encontrábamos junto al majestuoso trasatlántico.



Crucero italiano MSC *Melody* escoltado por el *Marqués de la Ensenada* en aguas del Índico.
(Foto: J. Fco. Díaz Mellado).

Durante tres días recorrimos juntos más de 1.000 millas navegando por aguas próximas a Somalia, Omán, Yemen y Yibuti. Durante este tiempo nos mantuvimos en contacto permanente con el capitán del crucero, Ciro Pinto, a quien le transmitíamos continuos mensajes de tranquilidad tras el sobresalto que habían padecido. Navegamos en todo momento en franca conserva, pese a que nuestros medios de detección garantizaban la seguridad varias millas a la redonda. Gracias a nuestra proximidad, los pasajeros del *Melody* pudieron familiarizarse con las operaciones de vuelo del *Gato*, que realizaba diariamente descubiertas proporcionando alerta temprana e investigando posibles contactos.

El día 29 los dos barcos pusimos distintos rumbos, no sin antes efectuar una pasada a modo de despedida con ambas tripulaciones despidiéndose en cubierta, y con el detalle final del buque italiano de izar en el palo la bandera de España en agradecimiento al apoyo prestado por la Armada.

Finalizada la escolta del MSC *Melody* a las puertas del estrecho de Bab el-Mandeb arrumbamos hacia levante, recorriendo el corredor internacional (derrota recomendada para el control de tráfico en el golfo de Adén) y realizando petroleos en la mar antes de empezar una nueva misión, la conocida

como GROUP TRANSIT. Este tipo de misión consiste en escoltar a lo largo del corredor, tanto hacia poniente como hacia levante, a los denominados buques «vulnerables». Los mercantes vulnerables lo son tanto por su escasa velocidad como por su bajo franco bordo, dos características que facilitan el asalto por parte de los piratas.

Realizamos el tránsito en este caso hacia poniente con los buques asignados, pero poco a poco se iban uniendo otros mercantes que después se separaban conforme avanzábamos en el GOA. El tránsito en grupo nos mostró un aspecto nuevo de la operación: la creciente toma de conciencia por parte de la comunidad mercante acerca de las operaciones militares en su apoyo.

La situación que nos encontramos cuando llegamos a comienzos de abril había cambiado considerablemente; ya no había tanto caos ni tanta falta de información. Las diferentes agrupaciones aliadas estaban realizando un trabajo excepcional con la conducción de convoyes, controlando la situación de superficie y dando tranquilidad a los buques que escoltaban.

En general la coordinación crecía y los tránsitos en grupo eran celebrados enormemente por parte de los mercantes. Un ejemplo gratificante fue un mensaje recibido en el AIS (Sistema de Identificación Automático), en el que se podía leer: *Thanks for your protection*. En un mar tan peligroso como el que baña el golfo de Adén, con la piratería en auge en pleno siglo XXI, la comunidad mercante y las marinas de guerra nos estábamos hermanando cada vez más.

Alarma en el corredor. *God bless Spain*

El 5 de mayo, cuando acabó el tránsito en grupo nos dirigimos a Yibuti para recibir material y documentación procedentes de España, además de proveernos de víveres frescos que ya empezaban a escasear. El destino nos jugó una extraña pasada que al final nos favoreció. Por un cúmulo de razones fue imposible atracar en el muelle, y tras conversaciones con la autoridad portuaria y prácticos acordamos posponer nuestra entrada en puerto. A la espera de un nuevo cometido, decidimos mientras patrullar la zona supuestamente más conflictiva de todo el golfo de Adén.

Llegamos al 6 de mayo, el que sería por el momento el día más intenso desde que estábamos en la zona. Por la noche, la luna llena y la mar en calma animaban a la actividad pirata. Primero hubo un intento de ataque a un convoy guiado por la agrupación india. Se podían oír por radio las advertencias a los atacantes y las instrucciones a los atacados, pero finalmente todo fue resuelto gracias a la buena coordinación entre los indios y un buque alemán de nuestra agrupación que se encontraba en la zona. Aunque lamentablemente los presuntos culpables escaparon, el objetivo más importante se cumplió y los barcos del convoy pudieron continuar su tránsito sin peligro.

Todavía no había amanecido cuando un *dhow* de carga se cruzó en nuestro camino. Decidimos seguirlo e inspeccionarlo a primera hora de la mañana sin encontrar nada más que un fuerte olor a ganado. A continuación lanzamos al *Gato* para realizar descubierta como venía siendo habitual. Tras media hora de vuelo nos informó del avistamiento de dos esquifes sospechosos a casi 40 millas de nuestra posición. Mientras nos dirigíamos hacia ellos, y ya con el *Gato* a bordo, perdimos las esperanzas de encontrarlos, puesto que se habían alejado demasiado. Unos minutos después, a unas 20 millas, el buque *Nepheli* nos informaba vía radio sobre otros dos esquifes próximos a él, e inmediatamente les pusimos proa. Pero cuál fue nuestra sorpresa al comprobar que nosotros mismos estábamos siendo acechados, probablemente por los dos primeros esquifes que habíamos perdido, y que sin ninguna duda nos habían confundido con una presa.

En pleno zafarrancho de vuelo y con nuestra amenaza a tres millas por la proa, los esquifes advirtieron su confusión y abortaron el ataque dándose a la fuga. Comenzamos así una persecución que no duraría más de cinco minutos, puesto que ahora nuestro colaborador, el *Nepheli*, estaba siendo atacado por un esquife con siete piratas de gatillo fácil. Mientras preparábamos de nuevo al helicóptero y el equipo de asalto se pertrechaba por si la situación adquiriría mal cariz, nos dirigimos a máxima velocidad al rescate del mercante. Desde el puente de gobierno, al conocer que los piratas abrían fuego sobre el *Nepheli*, se le daba instrucciones para evadir el ataque. Una de esas recomendaciones fue crucial para el desarrollo de los acontecimientos, ya que teniendo en cuenta la escasa velocidad del buque de bandera panameña se recomendaron caídas a banda y banda para la evasión. En uno de esos cambios de rumbo el barco golpeó la embarcación atacante justo antes de que nuestro helicóptero llegara. Los piratas cayeron al agua y, sin que *Gato* perdiese contacto visual con éstos, nosotros ya en las proximidades, arriamos las embarcaciones al agua para traer a los náufragos a bordo como presuntos autores de un acto de piratería.

El esquife atacante también fue izado a bordo y sirvió como prueba a la hora de la entrega de los piratas a la justicia. Dos oficiales fueron a visitar el mercante *Nepheli* y mientras tomaban declaraciones y fotografiaban evidencias del ataque pudieron comprobar cómo la tripulación se deshacía en gestos y palabras de agradecimiento, plenamente conscientes del riesgo que acababan de correr. Tras realizar todos los informes preceptivos continuamos nuestra vigilancia, pero ahora con siete presuntos piratas a bordo y un sinnúmero de nuevas experiencias por vivir. Ya estábamos a punto de conocer el único punto de vista que nos quedaba por descubrir: el del «secuestrador».

Para alojar a los piratas colocamos dos redes a modo de rejas entre dos contenedores, resultando un buen habitáculo. Tras pasarles un reconocimiento médico y proporcionarles ropa y comida, se echaron a dormir en el lugar donde pasarían los próximos días.



Los siete piratas que intentaron atacar al M/V *Nepheli* antes de ser rescatados.
(Foto: J. Fco. Díaz Mellado).

Continuamos patrullando en la zona caliente, pero la mañana siguiente amaneció de mal cariz y el fuerte viento hacía esperar que no hubiera ataques. Conforme navegábamos se iba organizando la estancia de los somalíes a bordo. Entonces, justo después de comer... sonó la alarma. El buque abandonado en Malta *Anny Petrakis* mandaba un SOS por radio y solicitaba ayuda al verse perseguido por una embarcación con siete individuos armados a bordo. Tras comprobar su posición a 25 millas de la nuestra, comenzó una nueva acción, más intrépida si cabe que la del día anterior. Primero pusimos al helicóptero de nuevo al rescate, mientras en nuestro puente de gobierno, al oír los gritos de auxilio del capitán filipino, la impotencia casi superaba a la esperanza. El capitán pedía ayuda una y otra vez con voz de desesperación y pánico, lo que nos hacía sentir los minutos como horas. El tiempo parecía haberse detenido y el capitán se desgañitaba informando de los disparos que estaba recibiendo.

Con el *helo* en el aire, el *Marqués* recomendaba una y otra vez al capitán que no parase, que navegase en zigzag y no redujese la velocidad bajo ningún concepto. Los asaltantes intentaron poner su escala en la borda del mercante, pero éste, con un bandazo en su zigzag, consiguió evitarlo. Entonces llegó el *Gato*. El capitán del mercante lo vio y los presuntos piratas también; el tiempo ahora corría a nuestro favor. Cesó el ataque y la embarcación intentó

escapar, pero el helicóptero, con seis ráfagas de disparos de advertencia 200 metros por su proa, le indujo a detenerse. La aeronave quedó custodiando el esquiife a la espera de nuestra llegada.

Los gritos de desesperación del capitán se convirtieron en halagos y agradecimientos, con una frase escuchada en todo el golfo de Adén: *God bless your helo, God bless Spain.*

Cuando divisamos el esquiife, con el *Anny Petrakis* a salvo en nuestras proximidades, lanzamos dos embarcaciones con el equipo de asalto para capturar a los presuntos piratas. El *Gato*, con su misión más que cumplida y tras una hora larga de vigilancia, volvía a bordo, a la vez que llegaban las embarcaciones a las inmediaciones del esquiife.

Los asaltantes fueron trasladados a nuestro barco. Uno de ellos tenía una herida en el abdomen y fue asistido de inmediato en nuestra enfermería. A continuación, mientras una embarcación traía remolcado el esquiife al barco, la otra llevaba a dos oficiales al buque atacado para recoger los testimonios de la tripulación.

Con el esquiife en el costado comenzamos el registro. Además de diverso material, como petacas de gasolina y ropa, se encontraron algunas armas. Este hallazgo supuso una alegría enorme para toda la dotación, plenamente consciente de la necesidad de pruebas fehacientes para la inculpación en un juicio.



Los siete piratas que intentaron atacar al M/V *Nepheli* momentos antes de ser detenidos.

El día siguiente comenzó la singladura de la incertidumbre. Desde las versiones digitales de los periódicos españoles nos llegaban noticias de todo tipo: que si los teníamos que devolver a Somalia, que si los llevábamos para España, que si los entregábamos en Mombasa, en Yibuti... Sólo nosotros y nuestros mandos sabíamos lo que aquí estaba aconteciendo, que no era más que teníamos a 13 piratas fuera de escena y el herido evacuado en el hospital militar francés de Yibuti.

El alojamiento de los piratas se amplió y cada grupo autoestableció su propio espacio. Ambos grupos estaban bien diferenciados y en cada uno había una jerarquía bien marcada: ninguno hacía nada sin el permiso del jefe. Pasaron las primeras 36 horas a bordo durmiendo casi todo el tiempo, debido principalmente a la falta de sus preciadas hojas de *khat*. Los piratas suelen masticar estas hojas a todas horas, que como el resto de drogas producen dependencia y un estado de excitación enorme. Según iban despertando todo era precaución y control; no les dejábamos mover un dedo sin autorización e intentábamos recabar cualquier información de interés para la operación. Se les daba de comer lo mismo que al resto de la dotación, al principio sólo cuando cada jefe daba su visto bueno; lo devoraban todo, pero con el paso de los días empezaron a ser un poco más sibaritas. Cuenta uno de los cabos primeros de cocina que en una ocasión rechazaron unas buenisimas «papas aliñás» pidiendo comer su propio atún enlatado que había sido confiscado el primer día.

El tiempo que estuvimos navegando en el GOA los piratas se veían tranquilos y no mostraban preocupación alguna por su destino. La falta de *khat* y tabaco era su mayor preocupación. Llegado el momento se nos ordenó comunicarles por escrito que iban a ser juzgados en España y firmaron la notificación locos de alegría. Significaba para ellos un salto al primer mundo por el módico precio de unos años de prisión.

Dos veces al día les dejábamos salir a cubierta para realizar algo de ejercicio físico, ya que los días pasaban y ellos apenas se movían. Era más que curioso verlos correr por el castillo y hacer tablas de ejercicios guiados por los infantes de marina actuando como monitores de gimnasia. Mientras los primeros días estaban todos temerosos y mirando a cubierta, al final ya echaban algún ojo al puente de gobierno y al horizonte; alguno incluso cuando bajaba del castillo a la cubierta principal saludaba militarmente a sus guardianes.

Poco a poco los piratas fueron cogiendo confianza, incluso demasiada. Una noche en la que se suponía que estaban durmiendo, el centinela se quedó sin comunicaciones con el puente, y cuál fue su sorpresa al percatarse de que los piratas sabían lo que estaba sucediendo y empezaron a despertarse unos a otros. El centinela avisó al puente con señales visuales y enseguida acudió un refuerzo para mitigar el conato de revuelta. Durante unos días perdieron algunos de sus privilegios como respuesta a su osadía.

Los días iban pasando y la incertidumbre se iba adueñando de nosotros, hasta que un día recibimos la orden de llevarlos al puerto de Mombasa, donde

serían desembarcados bajo la atenta mirada de las autoridades keniatas. La orden fue recibida con gran júbilo por la dotación, que veía así cómo se hacía justicia en todo lo acontecido. Cuando arrumbamos al sur los piratas empezaron a inquietarse; sabían que algo estaba pasando, ya que el sol salía por babor cuando según sus cálculos debería hacerlo por la popa. El 16 de mayo llegamos a Mombasa, un día más tarde de lo esperado, y allí se encontraban las autoridades competentes para hacerse cargo de ellos. Se entregaron todas las pruebas incautadas, finalizando así uno de los episodios más importantes de nuestra andadura.

Mombasa fue uno de los puertos más aprovechados por la dotación, un lugar donde los bares estaban abiertos 24 horas para los más bailarines, los restaurantes servían exquisitos menús y los safaris ofrecían una alternativa más que interesante. Fue justo lo que necesitábamos tras 23 días en la mar con la mirada siempre atenta a los piratas, sin víveres frescos durante más de diez días y con la incertidumbre reinando la mayor parte del tiempo.

¡Ataque pirata por la banda de estribor!

El 19 de mayo salimos de nuevo a la mar. Estuvimos varios días a lo largo de la costa este de Somalia y pudimos ver en el AIS a los buques secuestrados transmitiendo su posición. Tras varios suministros de combustible a buques de las diferentes agrupaciones, nos fue encomendada una nueva misión de tránsito en gurgo por el GOA.

En esta ocasión relevábamos a la fragata francesa *Bouan* en la escolta hacia poniente, por el corredor internacional del golfo de Adén, de dos buques vulnerables. Eran las 0340 horas de la mañana y llevábamos sólo cuatro horas de tránsito cuando el buque francés, que aún se encontraba en las proximidades, nos informó de un pequeño eco radar en la derrota de los buques a los que escoltábamos. El primer contacto avistado con nuestra cámara térmica no se mostraba sospechoso; era simplemente un *dhow* con un esquife remolcado, como tantos otros pesqueros de la zona. De pronto comenzó un extraño transbordo de personal del *dhow* al esquife, lo que hizo saltar la primera alarma al personal de guardia en el puente. Se recomendó a los buques escoltados caer a rumbo de evasión mientras el *Marqués* se interponía a la amenaza. El esquife, mientras tanto, con una escala a la vista y varias personas a bordo, se separaba del *dhow* y ponía proa hacia nosotros a gran velocidad. En los altavoces del *Marqués* sonó la alarma que tantas veces se había escuchado en ejercicios y simulacros: «Alarma, alarma, ataque pirata por la banda de estribor», y en ese momento, a las 0350 de la mañana, todo un dispositivo de medidas de autoprotección fueron adoptadas por todos y cada uno de los miembros de la dotación. Éstas fueron advertidas por el esquife, que cuando se encontraba aproximadamente a 1.200 yardas de

distancia cesó el intento de ataque, regresando a su buque nodriza. Tuvimos que continuar con la escolta de los buques vulnerables, y la fragata francesa quedó custodiando al *dhow* nodriza.

La fragata inspeccionó el *dhow* al orto, encontrando una treintena de personas a bordo. Fue entonces cuando empezó a descubrirse una nueva forma de operar de los piratas. Además de atacar de noche, lo cual llevaban haciendo desde hacía muy poco, empezaban a infiltrarse en buques dedicados al tráfico de personas para dificultar su identificación. Nosotros finalizamos el tránsito en grupo y nos dirigimos a Yibuti, donde teníamos que dejar a nuestro helicóptero por unos días para realizar mantenimientos programados.

Mientras el *Gato* se ponía a punto continuábamos navegando por el GOA, y el 29 de mayo recibimos una llamada de emergencia del mercante *Lake Globe*, al que estaban intentando secuestrar. Se encontraba lo suficientemente alejado de nuestra posición como para no poder actuar de inmediato, pero siguiendo nuestras recomendaciones por la radio el capitán consiguió que el esquiife desistiera en su intento. Continuábamos acercándonos a la posición del ataque cuando otro buque, el *Sea Phantom*, realizó otra llamada de auxilio. Le dimos las recomendaciones valorando la situación, y de nuevo el esquiife abortó el ataque. Estábamos aprendiendo otra nueva lección. Ahora no insistían en sus intentos, y eran conscientes de que cuanto más durara el ataque, más posibilidades tenían de ser capturados. El mes de mayo fue el mes con más detenciones de piratas por parte de los buques de guerra, y sabían que cuanto más tiempo tardasen en subir a bordo de sus presas, más tiempo teníamos para enviar nuestros helicópteros y cogerlos *in fraganti*. La gran cantidad de buques en la zona les permitía el lujo de elegir sus objetivos sin correr riesgos; estaban perfeccionando su *modus operandi*; se estaba creando una nueva generación.

Volvimos a Yibuti a por nuestra unidad aérea embarcada y salimos a la mar para patrullar el GOA con la vista puesta en el puerto de Fujairah. Esto significaba el ecuador de la misión, y una vez allí algunos recibiríamos la visita de nuestras mujeres y novias, lo cual era un enorme aliciente.

Ahora comenzaba un nuevo periodo totalmente desconocido: la época del monzón. Después de llevar dos meses con la mar como un plato y un viento prácticamente inexistente, en pocos días comenzó a aumentar el viento y a enfurecerse la mar. El GOA parecía otro, con mares que llegaban a gruesa y temporal predominante de sudoeste; la misión tomaba otro cariz. La mar se aliaba con las fuerzas navales y los ataques disminuyeron de manera sorprendente. Transitamos a Fujairah, realizando la labor a la que más tiempo dedicaríamos a partir de entonces: suministrar combustible a otros buques de guerra y sus correspondientes helicópteros.

Llegamos el día previsto a Fujairah, y allí estaban nuestras parejas a pie de muelle, después de un desesperante e inesperado retraso en la entrada. La experiencia nos hacía contar siempre con los retrasos al entrar en Yibuti, ya

que es un país donde los minutos parecen durar bastante más de 60 segundos y en ocasiones es difícil la coordinación en el puerto; pero en los Emiratos Árabes no contábamos con ello.

El puerto resultó una bocanada de aire fresco para la dotación. Pudimos descansar y disfrutar enormemente de todas sus posibilidades: buena comida, comercios, lugares de ocio y cultura. Pese a que sufrimos un par de cambios de amarradero, el tiempo libre fue el suficiente como para relajarnos y disfrutar. La mayoría de la dotación acudió a conocer la maravillosa ciudad de Dubai. A poco más de 100 kilómetros del puerto de descanso y con unas comunicaciones buenas y baratas, todo aquel que pudo fue a la ciudad que más ha evolucionado del mundo en los últimos cinco años. A bordo decíamos «la ciudad más... del mundo», ya que tiene el hotel más caro del mundo, las islas artificiales más grandes del mundo, la pista de esquí artificial más grande del mundo y, cómo no, el edificio más alto del mundo. Prácticamente toda la dotación pudo apreciar estos «récords mundiales», bien *in situ* o a través de la ventanilla de un coche o autobús.

Aunque sopla el monzón, la actividad no cesa

El 12 de junio, un día después de salir de puerto, nos encontrábamos navegando al sur, con la mar de proa y empeorando según iba transcurriendo el día. Los monzones del sudoeste eran casi permanentes y nos predecían mala mar para los próximos meses, con la consecuente disminución de ataques piratas. Éste era nuestro pensamiento los últimos quince días cuando empezaron a aparecer estos fuertes vientos, pero algo sucedería que nos dejaría el cuerpo cortado.

Nos dirigíamos plenamente confiados hacia el golfo de Adén cuando oímos una llamada de socorro del buque *Charelle*, que a poco más de 30 millas estaba siendo atacado por dos esquifes. Enseguida preparamos un dispositivo de ayuda, pero desgraciadamente el mercante, confiado en que en aquella zona no se habían dado ataques anteriormente, sucumbió al abordaje y fue apresado de forma rápida, quizá la más rápida hasta entonces, y en cinco minutos se acabó con cinco semanas sin secuestro alguno, justo desde el día en que capturamos al segundo grupo de piratas.

La sensación a bordo fue de total sorpresa e impotencia. Sorpresa porque no esperábamos un ataque en esa zona, a más de dos días de navegación del golfo de Adén y una milla dentro de las aguas territoriales de Omán; impotencia porque de haber sucedido el ataque una hora antes, hubiéramos estado a la distancia mínima necesaria para intentar evitarlo. Aún así, lanzamos nuestro helicóptero a comprobar la situación. Los pilotos fueron los primeros en recordar la sensación que tuvimos al principio de la misión con el secuestro del *Pompei* y en ver a los piratas campando a sus anchas por el

barco secuestrado, sin inmutarse por nuestra presencia y conscientes de que tenían una recompensa asegurada. De nuevo estábamos aprendiendo otra lección: estos piratas sí eran experimentados; no eran los mismos que los del GOA y conocían mejor nuestra forma de actuar. Con un ataque visto y no visto y rehenes a punta de pistola, sabían que poco podíamos hacer. En ese momento eran ya 14 los barcos secuestrados y todos estaban fondeados frente a las costas de Somalia, excepto el *Charelle*, que lo dirigían hacia allá.

Tras pasar dos días en la zona del ataque vigilando la actividad pesquera y en busca de un posible buque nodriza relacionado con el ataque, continuamos nuestra derrota hacia el GOA para suministrar combustible a las diferentes agrupaciones antes de entrar una vez más en el puerto de Yibuti.

Esta entrada en puerto fue algo diferente a las anteriores, ya que tuvo lugar el relevo de una parte del personal embarcado: la Unidad Aérea Embarcada, excepto dos cabos primeros, los componentes de operaciones especiales y el capitán enfermero. Y al igual que en la primera atracada de abril, volvimos a coincidir tres barcos españoles en el muelle, en este caso con las fragatas *Numancia* y *Blas de Lezo*. El 20 de junio, tras rellenar más de cuatro millones de litros de combustible, salimos a la mar con 25 nuevos miembros de dotación a bordo.

Nada más salir divisamos una pequeña embarcación con dos personas que movían los brazos desesperadamente para captar nuestra atención. Nos acercamos a su posición y arriamos un bote para prestarles ayuda. Resultaron ser pescadores, con quienes a duras penas nos podíamos comunicar. Finalmente nos hicieron entender que llevaban cuatro días a la deriva, sin apenas agua ni comida y sin combustible para el motor, que estaba averiado. Después de proporcionarles víveres, descanso a bordo y auxilio mecánico en el motor, se hicieron de nuevo a la mar con gestos de agradecimiento rumbo a Yemen, el que decían ser su país de origen. Ésta fue una nueva acción de auxilio en la mar, inherente a nuestra condición de marinos, independientemente de la



Embarcación con 37 inmigrantes antes de ser auxiliada.

misión que realicemos. Continuamos la navegación hacia el corredor internacional para realizar un nuevo cometido de vigilancia y familiarizarnos con la nueva tendencia pirata: los ataques nocturnos.

Dos días después del auxilio a los pescadores encontramos un esquife a pocas millas de Bozaso, al norte de Somalia, y nos dirigimos hacia él para ver qué se traía entre manos. Al advertir nuestra presencia, aumentó la velocidad de manera alarmante, por lo que sospechamos que nada bueno estaba haciendo. El *Marqués* también se puso a máxima velocidad, mientras alistábamos el helicóptero, que en 15 minutos estaba en el aire. Con las instrucciones claras desde el principio, el *helo* fue a interceptar al esquife, que poco a poco se alejaba de nosotros. El *Gato* se le acercaba manteniendo siempre una distancia suficientemente amplia como para evitar el posible fuego hostil y haciendo señales para que la embarcación parase. El esquife se detuvo... el helicóptero se acercó... el barco estaba ya casi al lado... y todos fuimos testigos de una situación que nos llenaría de tristeza. No podíamos creer lo que veíamos. Éramos incapaces de contar el número de personas a bordo. Todo era un



Puesta de sol.

amasijo de brazos y piernas, un desolador puzzle humano en el que se distinguían inocentes niños y mujeres. Cuando nuestra embarcación se iba acercando a ellos, todos levantaron las manos en señal de rendición mientras intentábamos hacerles ver que sólo queríamos ayudarles. La dotación entera se compungió, la voz corrió rápida por el buque y todos querían aportar lo que fuera para ayudar a aquella pobre gente, sobre todo a esos niños que no merecían jugarse su corta vida en un viaje prácticamente suicida.

Teniendo en cuenta los antecedentes, abarloamos la pequeña embarcación al costado para comprobar que no había piratas infiltrados entre aquellos emigrantes. Contamos un total de 37 personas, de las cuales cinco eran niños; era una embarcación mucho más pequeña que los cayucos que acostumbramos ver próximos a las costas canarias. Afortunadamente se encontraban con buena salud, por lo que tras interrogar a los hombres y suministrarles comida y agua, a petición propia, les dejamos continuar su viaje hacia el norte donde suponemos les esperaría una vida mejor.

La libertad valorada en dos millones de dólares. Una experiencia escalofriante

Continuamos realizando nuestra patrulla, que alternábamos con petroleos a buques de las distintas agrupaciones. Había más buques de guerra que nunca y la coordinación continuaba adaptándose a las necesidades de la misión. Era difícil recorrer más de 40 millas en el corredor del GOA sin encontrarse un barco de guerra de la Unión Europea, de la OTAN o de las coaliciones orientales que continuaban escoltando convoyes. Este momento coincidió con el relevo de la agrupación de buques de la OTAN, por lo que nuestro trabajo como buque proveedor se multiplicó en los últimos días de junio.

El día 30 fue importante para el *Marqués de la Ensenada*. La fragata italiana *Libeccio* entró en la historia de nuestro petrolero de flota recibiendo 223.000 litros de *F 76*, en lo que sería el petróleo número 2.000 de nuestro buque. Con 18 años de servicio, el *Marqués* completó su primer petróleo en septiembre de 1991 con la entonces corbeta *Vencedora*, a la que se le suministraron 70.000 litros, y desde entonces hasta ahora, con 2.000 petroleos en las mangueras, la máxima cantidad suministrada en una única maniobra fue al portahelicóptero norteamericano *Wasp*, con 1,5 millones de litros en algo menos de tres horas. Tras una semana repleta de maniobras de petróleo, con los monzones del SW aportando su grano de arena para frenar la actividad pirata, y tras 15 días en la mar, el día 6 de julio recalamos en un nuevo puerto. En esta ocasión se trataba de Mascate, la capital de Omán. Éste fue nuestro primer contacto con este país de Oriente Medio. Tras haber conocido Seychelles, Mombasa, Al-Fujayrah y Yibuti, esperábamos algo parecido en Mascate, pero no; este puerto bañado por las aguas del golfo de Omán no ofrecía

muchas posibilidades de esparcimiento. Por extraño que pudiera parecer, echábamos de menos Yibuti, era nuestra «base», allí teníamos nuestros locales de ocio e incluso algunos eran lugar de reunión para toda la dotación, de rey a paje. Todos llegamos a coincidir alguna vez, escuchando música, charlando o brindando por el ascenso del Cádiz y el Jerez.

Julio transcurrió sin mucha actividad pirata e incluso se fueron liberando buques a base de pagos millonarios. Después de algo más de una semana de navegación realizamos nuestra primera visita al puerto de Salalah, otro puerto omaní situado al sur del país. Allí coincidimos con uno de los buques recién liberados, el mercante *Victoria*. Un buque de origen alemán con tripulación rumana que estuvo bajo el control de un clan pirata durante 70 días. Tras una dura negociación, el mercante, cargado de arroz que sirvió de alimento para piratas y dotación durante gran parte del cautiverio, fue liberado el 18 de julio. Tuvimos la oportunidad de mantener diversas conversaciones con el propietario de la compañía a la que pertenecía el buque y con un representante de la empresa encargada de la negociación para el rescate, que estuvieron en contacto con la tripulación recién liberada, y gracias a estas conversaciones conocimos con más detalle cómo era la vida a bordo de un buque secuestrado. Nos dieron infinidad de detalles de cómo vivían los piratas, de cómo dependían del suministro de su droga favorita, el *khat*, y de cómo tenían establecida una perfecta jerarquía militar: jefes que se iban alternando a bordo, subordinados que vigilaban en todo momento, un negociador y un único jefe al que llamaban *commander*. Nos enseñaron las técnicas de la negociación y nos hablaron del estado de los secuestrados durante las diferentes fases del secuestro. Todo ello constituyó un legado para que nuestros sucesores tuvieran una ligera idea de qué sucedió en este caso concreto y de cómo podría extrapolarse a otros secuestros.

Uno de los oficiales del *Marqués* tuvo la oportunidad de conocer a la tripulación ya liberada del *Victoria*, entre la que se encontraba una mujer a la que los piratas respetaron en todo momento. Fue difícil para él, desde su posición como representante de la Fuerza Naval de la Unión Europea, mostrar la alegría por la liberación, a la vez que expresaba su pesar por no haber podido evitar su calvario. Ya era el mes de agosto. Salimos de puerto y, tras volver a cargar nuestros tanques de combustible en Dolareh, volvimos a entrar en el puerto de Salalah. De nuevo el puerto no tuvo mucho éxito entre la dotación, ya que sólo había dos hoteles donde poder desconectar un poco, dándonos de bruces con una cultura totalmente diferente a la nuestra.

Vuelta a casa

Una vez fuera de Salalah ya sólo quedaban siete días para poner rumbo a España y unos pocos petroleos en el golfo de Adén. Llegamos por última vez



Marqués de la Ensenada cruzando el canal de Suez. (Foto: A. Otero Romay).

a Yibuti y allí coincidimos con la fragata *Numancia*. Estaba a punto de finalizar nuestra misión. Después de tener nuestros problemas ya típicos con los ataques, pasamos dos días fondeados a la espera de poder salir hacia casa, y el día 12, navegando cerca de Bab el-Mandeb, dejamos la agrupación.

El día 13, fuera ya de la Operación ATALANTA, sólo nos quedaba el tránsito de regreso a casa. Mientras entrábamos en el mar Rojo sentíamos que volveríamos algún día; pero si no fuese así, nadie podrá quitarnos esta experiencia inolvidable, que esperamos sea el principio del fin de los piratas. Volvimos a cruzar el canal de Suez. Después de más de 10 horas de tránsito, con las recomendaciones de tres prácticos diferentes, llegamos a Port Said, donde nos cruzamos con nuestros compañeros de la fragata *Canarias*. En una emotiva conversación radio deseamos lo mejor a la dotación, que sería el único representante naval de España en la operación en los próximos cuatro meses.

Ahora estamos a punto de entrar en la Base Naval de Rota, justo cinco meses después de que nos despidieran los familiares y amigos que nos esperan de nuevo en el muelle. Ha sido un verdadero honor navegar por las aguas

VIVIDO Y CONTADO

somalíes junto a buques de países tan diferentes. Hemos sido afortunados al poder conocer culturas tan opuestas y, sobre todo, ha sido muy gratificante poder aportar todo nuestro esfuerzo a una labor tan necesaria.

En estos cinco meses hemos hecho casi de todo: hemos suministrado combustible a numerosos buques, escoltado barcos mercantes, vigilado zonas de riesgo, impedido posibles secuestros, detenido supuestos piratas y, lo más importante, hemos intentado mantener la paz en esa parte del mundo.

Éste es el fin de la Operación ATALANTA para nosotros como unidad; así la hemos vivido y así la hemos contado.

Isidoro JUNGUITO CARRIÓN



Marcos LARRAD REVUELTO



Ricardo BARRAGÁN MUÑOZ

