



ESTO ES ÁFRICA

Ramón GONZÁLEZ-CELA ECHEVARRÍA



Introducción



ESDE Senegal hasta Angola, la ribera occidental de África abarca casi 6.000 kilómetros de costa y un vasto espacio marítimo, con importantes rutas comerciales en las que la seguridad marítima y la libertad de navegación se han visto comprometidas durante los últimos años (1). Ante el aumento de los delitos con violencia y otras actividades ilícitas (2) y dada la escasez de recursos de los Estados ribereños para hacerles frente, en

(1) Entre enero y septiembre del 2020, el 95 por 100 del total de secuestros de tripulaciones de todo el mundo se registró en el golfo de Guinea, con un incremento del 40 por 100 respecto al mismo período del año anterior (Departamento de Seguridad Nacional de España).

(2) Pesca ilegal, contrabando y delincuencia organizada transnacional.



Patrullero de altura *Serviola*. (Foto: Armada)

el año 2010 (3) la Armada comenzó a desplegar unidades navales por aquellas latitudes en el marco de la Diplomacia de la Defensa y como contribución de las Fuerzas Armadas a la Acción Exterior del Estado (4).

De este modo, la presencia de buques nacionales en aguas africanas y las tareas de cooperación desarrolladas a lo largo de estos años han dado visibilidad al compromiso de España con la protección y estabilidad de nuestro vecindario sur, reforzando la seguridad y gobernanza marítima en la región y contribuyendo al adiestramiento y formación de las marinas y fuerzas de seguridad locales.

Uno de los buques designados para esta misión en el año 2019 fue el patrullero *Serviola*, del que se podría afirmar que tuvo un «despliegue africano» un tanto «accidentado». De entre todas las vivencias que tuvieron lugar durante aquellos meses, destaca el secuestro y posterior liberación del buque dique *Blue Marlin*, un suceso cargado de anécdotas tan insólitas que por momentos parecieron propias de un chiste o un monólogo televisivo, y que quizás por ello y porque «no hay nada más serio que el humor...» (5) merece ser contado de una manera menos seria de lo habitual.

(3) Uno por semestre de entre tres y cuatro meses de duración.

(4) Desde el año 2021, los buques desplegados también contribuyen a la iniciativa de la UE de las Presencias Marítimas Coordinadas.

(5) Frase del escritor Wenceslao Fernández Flórez.



El MV *Blue Marlin* transportando el casco de un buque anfibio portaaviones de la Royal Australian Navy. (Fuente: *Revista Naval*)

En el Gran Bazar

Hay quienes prefieren la paz y la tranquilidad que ofrece un lugar apartado y también los hay que disfrutan rodeados del bullicio y ajetreo de las aglomeraciones. Fue precisamente esto último, las aglomeraciones, una cuestión que caracterizó el incidente del *Blue Marlin* y que era abordada por Leo Harlem en su monólogo dedicado a los blogs de viajes «para fardar». Después de visitar Turquía, este cómico comparaba el abarrotado y caótico Gran Bazar de Estambul con un «Corte Inglés en el que hubiesen soltado una vaquilla», señalando que el gentío y el desorden en aquel lugar era tal que había entrado con una cazadora y había salido con otra diferente sin saber cómo se había producido el cambio.

En cuanto a las cálidas aguas del África occidental, se podría afirmar que al menos durante un par de jornadas del mes de mayo de 2019 se convirtieron en una suerte de Gran Bazar al que llegaron «clientes» de cinco nacionalidades diferentes. En poco más de veinticuatro horas, allí se cruzaron conversaciones en tres idiomas distintos; se produjeron dos secuestros; coincidieron cuatro buques, dos helicópteros y una embarcación rápida que nunca apareció; hubo disparos con armas portátiles, con artillería naval y también desde las aeronaves, y tuvieron especial protagonismo siete misteriosos piratas, algunos extras ucranianos, un tripulante nigeriano perdido y hallado y veinte marineros rusos que recobraron su libertad gracias a unas «palabras mágicas». En conjunto, todo ello sirvió para dar forma a una historia singular que todavía esconde ciertas incógnitas, pero que, hasta donde se conoce, comenzaba de la siguiente manera:

- La embarcación pirata: en la madrugada del domingo 5 de mayo de 2019, siete asaltantes empleaban una lancha rápida para abordar y secuestrar un remolcador nigeriano en aguas próximas a la isla de Bioko (6).
- El remolcador *Charis*: después de varias horas a bordo de aquella nave, los piratas divisaban otra silueta en el horizonte y, tras tomar como rehén al segundo oficial nigeriano, regresaban a su semirrígida para lanzarse al asalto de la siguiente presa.
- El buque dique *Blue Marlin*: al filo del mediodía, el futuro de los veinte tripulantes rusos de aquel enorme barco, propiedad de una empresa de Países Bajos (7), daba un giro inesperado cuando la guardia de puente advertía una embarcación rápida acercándose.
- El patrullero *Serviola*: finalizada la comida, una llamada telefónica del COVAM (8) rompía la calma de aquel domingo, en el que los más futboleros planeaban disfrutar del partido entre el Real Madrid y el Villarreal.
- Los helicópteros de ataque: a primera hora de la tarde, las dotaciones de vuelo de las aeronaves ecuatoguineanas habían finalizado la carga de munición y estaban listas para despegar desde su base.
- La fragata *Wele-Nzas* (9): cerca del anochecer, aquel escolta ecuatoguineano navegaba en demanda de la escena, mientras su dotación y los civiles ucranianos que operaban a bordo (10) trataban de establecer comunicación con el remolcador nigeriano y con el buque dique secuestrado.

Subiendo a un árbol

Saber transmitir malas noticias de manera acertada no es tarea sencilla. Precisamente Eugenio abordaba este asunto parodiando la historia de un hombre que se va de viaje y le pide a un amigo que cuide de su madre y de su gato. Después de una semana fuera, el viajero recibía un telegrama que decía: «A tu gato lo atropelló un camión y se murió». Muy afectado por aquella falta de tacto, el hombre advertía a su colega que debía haber enviado un primer telegrama

(6) La isla de Bioko, históricamente conocida con el nombre de Fernando Poo, se encuentra situada a 20 millas de la costa occidental de África y constituye el territorio más septentrional de Guinea Ecuatorial.

(7) El MV *Blue Marlin* pertenece a la empresa Royal Boskalis Westminster y navega bajo pabellón de Malta.

(8) Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima.

(9) La fragata *Wele-Nzas* (F-073) es el buque insignia de la Marina ecuatoguineana. Se trata de un escolta multimisión de diseño ucraniano y construcción búlgara que entró en servicio en el año 2014.

(10) En 2019, además de la dotación propia de la *Wele-Nzas*, en aquel escolta navegaba personal civil ucraniano en labores de apoyo técnico.

contando que el animal había trepado a un árbol, esperar unos días para mandar otro informando de la caída y tiempo después un tercero anunciando el atropello y la muerte. El amigo se disculpaba por no haber empleado aquella estrategia y, al poco tiempo, el viajero recibía otro telegrama que decía: «Tu madre se subió a un ciruelo».

Es evidente que el capitán ruso del buque dique *Blue Marlin* no consideró en ningún momento recurrir a la estrategia de los tres telegramas. Muy al contrario, y posiblemente como parte del protocolo antipiratería que los llevó a encerrarse en la «habitación del pánico», procedió a notificar lo acontecido de una manera rápida y directa, dando así comienzo a la serie de eventos que tuvieron lugar en aguas africanas durante aquellos días:

- Domingo, 5 de mayo de 2019: lo que tiene un incidente de piratería que sucede a 110 millas de tu posición en un área transitada como el golfo de Guinea es que posiblemente no seas ni el primero ni el único en llegar a las inmediaciones. Así ocurrió con el secuestro del *Blue Marlin*.

Para cuando el *Serviola* llegó a la zona, ya había oscurecido y la acción llevaba horas en marcha. En el lado aéreo, los dos helicópteros habían mantenido un intercambio de disparos con los piratas a bordo del buque dique y estaban de vuelta en su base. Del lado naval, la fragata *Wele-Nzas*, que había alcanzado la escena después de la marcha de las aeronaves, monitorizaba al *Blue Marlin* sin



Posición de los buques. (Elaboración propia)

perder de vista al remolcador *Charis*, que permanecía en las proximidades con la esperanza de recuperar a su segundo oficial «extraviado» a bordo del buque dique.

Sobre los piratas había enormes dudas. Por una parte, y según el relato de las aeronaves, sus disparos habían dañado la lancha rápida asaltante, por lo que presumiblemente los agresores no habrían podido escapar. En contra de aquella suposición, el capitán del remolcador afirmaba que, tras la retirada de los helicópteros, los siete delincuentes habían abandonado el *Blue Marlin* para regresar al buque nigeriano en su maltrecha embarcación, repararla y finalmente huir antes de la llegada de la fragata. Sin embargo, los ecuatoguineanos desconfiaban de los nigerianos y no daban mucho crédito a aquella versión.

La realidad era que ni los asaltantes ni la semirrígida «supuestamente» tiroteada aparecían por ninguna parte, y otro tanto ocurría con el segundo oficial del *Charis*. La esperanza era que la información aportada por el *Blue Marlin* pudiese aclarar estas ausencias, pero no fue así. El capitán del buque dique, quien desde su encierro en la «habitación del pánico» se había comunicado —en ruso— con el personal civil ucraniano de la fragata *Wele-Nzas* (11), se limitaba a precisar que los disparos a bordo habían cesado hacía tiempo y que no había heridos entre la tripulación, pero nada sabía de piratas, embarcaciones o del segundo oficial del remolcador.

Cerca de la medianoche, los ecuatoguineanos tomaban la decisión de aparcar el asunto hasta la mañana siguiente. Mientras tanto y siguiendo directrices nacionales, el *Serviola* permanecía en las proximidades atento al *Blue Marlin* y listo para prestar los apoyos que la fragata *Wele-Nzas* pudiese solicitar.

- Lunes, 6 de mayo de 2019: el día después amanecía sin cambios. A primera hora los helicópteros se presentaban nuevamente en la escena y sobrevolaban el buque secuestrado antes de regresar a su base. El ruido de aquellas pasadas pareció despertar el valor del hasta entonces desaparecido segundo oficial del *Charis*, quien decidió abandonar su escondite a bordo del *Blue Marlin* para acceder al puente, notificar que hasta donde él sabía no quedaban piratas a bordo y solicitar ayuda para regresar a su barco.

La presencia de aquel individuo en el *Blue Marlin* complicaba las cosas, así que la fragata *Wele-Nzas* ordenaba al remolcador *Charis* proceder al costado del buque dique y recuperar a su compañero. Sin embargo, los recelos de los ecuatoguineanos hacía los nigerianos los llevaban a dictar aquellas instrucciones al tiempo que empleaban su montaje principal para advertirles con un par de disparos por la proa, por aquello de que no se les ocurriese hacer algo extraño.

(11) La comunicación se estableció empleando la radio de emergencia de la ciudadela.



El MV *Blue Marlin*, la fragata *Wele-Nzas* y el remolcador *Charis* durante el desembarco del segundo oficial. (Fuente: Ministerio de Defensa)

Una vez desembarcado el tripulante nigeriano, el siguiente paso era abordar aquel coloso de 225 metros de eslora y corroborar que a bordo no quedaba nadie ajeno a la tripulación rusa. Fue entonces cuando, de modo inesperado, la fragata *Wele-Nzas* comunicaba que sus embarcaciones no estaban preparadas para realizar aquel abordaje, razón por la cual el patrullero español asumió la responsabilidad del registro del buque dique y posterior liberación de la tripulación rusa.

La ejecución de aquel registro tenía ciertos riesgos, ya que los testimonios aportados no eran del todo sólidos y existía la posibilidad de que algún pirata permaneciese en el buque dique. La parte comprometida recaería en el Equipo Operativo de Seguridad del Tercio Sur desplegado a bordo del patrullero. El personal de Infantería de Marina sería el primero en embarcar en aquel gigante de acero que llevaba más de veinticuatro horas describiendo enormes círculos en alta mar (12). Una vez comprobado que fuera de la ciudadela no había nadie ajeno a la tripulación, les seguiría un segundo equipo, compuesto por españoles, ecuatoguineanos y dos civiles ucranianos de la fragata *Wele-Nzas* que podrían hacer de intérpretes en caso necesario. Mientras tanto, el *Serviola* permanecería a una distancia apropiada para poder vigilar la acción y reaccionar en caso de que ocurriese alguna contingencia.

Un cuñado de libro

En esta vida hay personas asustadizas y otras que no tienen miedo a nada. Este último es el caso de Ramiro, cuñado ficticio del cómico jerezano conocido con el nombre artístico de Comandante Lara. En uno de sus chistes, Lara contaba que su cuñado presumía de ser tan valiente que ni siquiera temía al «mal-amén». Y es que Ramiro, que tenía pocas luces, pensaba que el final del

(12) Antes de encerrarse en la ciudadela, los tripulantes rusos configuraron la máquina en avance mínima y el gobierno con la caña ligeramente a babor.

padrenuestro imploraba protección frente a aquella «criatura», que él entendía como real y ante la que, en una muestra de valentía casi ilimitada, no sentía ningún temor.

En cuanto a la tripulación del *Blue Marlin*, lo cierto es que no resultaron tan «valientes» como Ramiro, pero con toda seguridad eran bastante más inteligentes. La Real Academia Española define el miedo como «la angustia por un riesgo o daño real o imaginario», y el terror como «miedo muy intenso». Pues bien, parece ser que lo que sintieron aquellos veinte tripulantes rusos cuando los asaltantes abrieron un orificio en el mamparo de la ciudadela y dispararon sin control a través de él era bastante similar al terror.

Por ello, antes de iniciar el abordaje, resultó necesario aportar un elemento extra de seguridad como garantía para que las víctimas abandonasen voluntariamente la «habitación del pánico». De ese modo y muy al estilo del «ábrete sésamo», se convino que la tripulación rusa del *Blue Marlin* pactase con el personal civil ucraniano de la fragata *Wele-Nzas* la palabra o palabras clave que determinarían el momento en que podían abandonar aquel compartimento. Así, cuando el personal del *Serviola* encargado del registro pronunciase por megafonía la señal estipulada, los rusos sabrían que el buque estaba asegurado y podrían dar por finalizado su encierro.



Equipo de registro embarcando en el *Blue Marlin*. (Fuente: Ministerio de Defensa)

Muy buena la ensaladilla

La ensaladilla rusa es una de las tapas favoritas de los españoles y también la protagonista del chiste del español y el ruso que se encuentran en el Transiberiano. En el diálogo entre los dos viajeros imaginado por Eugenio, el ruso demostraba conocer ampliamente España y su cultura. Por su parte, el turista español intentaba disimular su total desconocimiento de aquel país aportando un «... ¡mucho ruso en Rusia!, ¡muy buena la ensaladilla rusa!, ¡emocionante la montaña rusa!...», y remataba su torpeza elogiando los polvorones de «la Estepa».

Volviendo al continente africano, es difícil adivinar una posible conexión entre la anécdota ideada por Eugenio y el suceso del *Blue Marlin*, pero la realidad es que ambos episodios tienen más elementos en común de lo que pudiera parecer, y prueba de ello es que esta trama, que ya tenía un ligero sabor ruso, pronto contaría con la ensaladilla rusa en calidad de nueva protagonista.

Nunca sabremos si se trató de una simple casualidad o del sentido del humor eslavo, pero lo cierto es que rusos y ucranianos encargados de decidir la clave que marcaría el final del secuestro demostraron una puntería inmejorable al decantarse por la locución rusa *салат Оливье* (13). Ésta no es otra que la forma



Personal español y ecuatoguineano del equipo de registro con la tripulación liberada.
(Fuente: Ministerio de Defensa)

(13) En el año 1860, el cocinero belga Lucien Olivier abrió en Moscú el exitoso restaurante Hermitage. Uno de los platos estrella que ofertaba este chef era una original plato que en Rusia se conoce desde entonces como «Ensalada Olivier».

en que se conoce en tierras rusas a nuestra ensaladilla rusa, lo que, considerando la nacionalidad de las víctimas, sin duda sirvió para dar un toque cuando menos anecdótico al desenlace de aquel incidente.

Algunos somos de fuera

La cuestión de los acentos puede llegar a generar confusión, y eso es algo que también consideraba Leo Harlem cuando narraba con humor la llegada del *Apolo XII* a la Luna. Una vez completado el alunizaje, los astronautas se encontraban con un grupo de «hombrecillos verdes» y decidían establecer contacto con ellos. Después de explicarles que venían de la Tierra y que viajaban en son de paz, el comandante de la nave les preguntaba si todos eran de allí, a lo que uno de ellos, situado al final del grupo, contestaba con marcado acento gallego: «Bueno... ¡algunos somos de fuera!».

Regresando al *Serviola*, se ve que su dotación lo tendría complicado para tomarse una ensaladilla rusa en la Plaza Roja de Moscú. Tanto es así que, tras comprobar que no había piratas a bordo y por más que los españoles repitieron insistentemente las palabras acordadas, nadie abandonaba aquel compartimento. Fue necesario esperar al embarque de los intérpretes ucranianos para obtener el «efecto mágico» deseado. Así, al escuchar las palabras clave con un acento reconocible, los veinte tripulantes rusos abandonaron por fin la «habitación del pánico» y pudieron contar su parte de la historia.

¿Hay alguien por ahí?

Tener dudas sobre cuestiones existenciales es algo normal. El chiste de Eugenio sobre el excursionista que resbala por un barranco y termina colgado de una rama describe esta cualidad humana a la perfección. Presa del pánico, aquel montañero comenzaba a gritar: «¿Hay alguien por ahí?»; segundos más tarde, una voz profunda resonaba diciendo: «¡Suéltate y enviaré cien ángeles capitaneados por el arcángel San Gabriel, que batiendo sus poderosas alas te recogerán y remontarán el vuelo para dejarte en lo alto del precipicio sano y salvo!». Tras escuchar aquella propuesta divina, el excursionista respondía: «Muchas gracias, pero... ¿hay alguien más...?».

En lo que se refiere al incidente del *Blue Marlin*, también quedaron muchas dudas en el aire para las que ahora es tarea imposible hallar una respuesta. Varios años después de los hechos, lo poco que se puede decir con certeza sobre el secuestro de aquel buque dique es que, al igual que ocurre con las meigas, haberlo «húbolo», pero nunca se sabrá si los siete «villanos» y el secuestro del remolcador fueron mera invención del capitán nigeriano en un intento de enmascarar su implicación.



Tripulación del *Charis* en Malabo junto a un agente consular y dos trabajadores de la empresa propietaria del buque. (Fuente: *Mail & Guardian*)

Así lo sospechaban los ecuatoguineanos, para quienes, bien por un problema de comunicación, bien por la desaparición de la semirrígida o tal vez por el desconcertante papel del segundo oficial del *Charis*, el remolcador desprendía un claro aroma a culpabilidad. Sea como fuere, lo cierto es que aquello les costó a los diez tripulantes nigerianos más de dos semanas de arresto en Malabo antes de poder regresar finalmente a su país. Su encierro como presuntos autores de aquel delito (14) confirma que no saber idiomas es un hándicap y demuestra además que no basta con ser bueno, también hay que parecerlo.

En cuanto al *Blue Marlin*, los destrozos en el puente de aquel mercante fueron tan considerables que impidieron a la tripulación retomar su derrota de manera segura, por lo que la empresa propietaria de la nave tuvo que movilizar un remolcador oceánico para trasladarlo a un puerto para su reparación. Además, aquellos veinte tripulantes rusos continuaban con el miedo en el cuerpo y no dudaron en solicitar protección a la *Wele-Nzas* que, antes de regresar a puerto,

(14) *Mail & Guardian* (2019): «He was hijacked by pirates and then mistaken for one», en <https://atavist.mg.co.za/he-was-hijacked-by-pirates-and-then-mistaken-for-one/>



Fragata *Wele-Nzas*. (Fuente: www.facebook.com)

respondió enviando cinco guardias armados para garantizar la seguridad del buque dique (15). De la fragata se supo poca cosa aparte de que en aquel buque navegaba el personal civil ucraniano, que a la postre resultó decisivo para entenderse con la tripulación rusa del *Blue Marlin*. La clara voluntad de cooperar de los ucranianos quizá sería impensable a día de hoy, pero en aquel momento resultó algo natural y constituyó un elemento decisivo para la feliz resolución del incidente. Además, a bordo de aquel escolta también había un antiguo alumno de la Escuela Naval Militar, un oficial ecuatoguineano que ostentaba el empleo de contralmirante y que, en un español con acento peculiar, hablaba con un cariño especial de sus prácticas como alférez de fragata a bordo del patrullero *Centinela*.

A nivel local, la actuación de la *Wele-Nzas* fue ampliamente reconocida por la prensa de Malabo, y la participación del escolta mereció una felicitación expresa del vicepresidente de la República, Teodorín Nguema Obiang, quien en su comunicado llegó a calificar aquella acción como «heroica», señalando que «... gracias a la rápida intervención de nuestras Fuerzas Armadas, logramos

(15) *Boskalis* (2019): «Boskalis vessel *Blue Marlin* hijacked offshore West Africa», en <https://boskalis.com/press/press-releases-and-company-news/detail/boskalis-vessel-blue-marlin-hijacked-offshore-west-africa.html>

salvar a la tripulación a bordo y arrestar a los diez piratas, cuya supuesta nacionalidad es nigeriana» (16). Volviendo al *Serviola*, no cabe duda de que su actuación fue el resultado de una preparación adecuada y de estar en el momento y lugar indicados. También la enésima prueba de que, por regla general, un festivo en la mar nunca es un verdadero día de descanso. Además, y aunque parezca mentira, el tópico del «gallego en la Luna» volvió a repetirse de nuevo. En esta ocasión, aquel gallego, que residía en Ferrol, había trabajado tiempo atrás en la empresa propietaria del *Blue Marlin* y tenía un hermano a bordo del *Serviola*. Gracias a él y a las comunicaciones vía satélite, apenas unas horas después de recibir la noticia del secuestro, los planos del buque dique se hallaban a disposición del patrullero. De ese modo, el equipo de registro tuvo tiempo suficiente para estudiar la disposición del barco de manera minuciosa, circunstancia que facilitó la impecable actuación de todos los que participaron en la acción.

Para la dotación del patrullero el asunto podría haber concluido el mismo martes 6 de mayo, pero tuvo su secuela tres semanas después, durante la escala del buque en Senegal. A media tarde de la segunda jornada de estancia en Dakar, en aquel muelle aparecieron dos vehículos con matrícula del cuerpo diplomático. En el primero viajaba, junto a su esposa, el embajador de los Países Bajos en el país (17), y en el segundo un cargamento de cerveza con el que, después de conocer la historia y por la parte que le tocaba como neerlandés, aquel diplomático quiso agradecer el papel del *Serviola* en la liberación del buque dique.

Por último y en lo que respecta al partido de fútbol que pretendía ver la dotación del *Serviola* aquel domingo, el Real Madrid acabó venciendo por 3 a 1 al Villarreal, con dos goles de Mariano, y aunque esto pueda parecer un imposible, tan sólo fue una prueba más de que durante esos días, y haciendo honor al tópico «esto es África», lo previsible fue la excepción.



(16) *Guinea Infomarket* (2019): «La Armada de Guinea Ecuatorial rescata un buque secuestrado por piratas en el golfo de Guinea», en <https://www.guineainfomarket.com/economia/2019/05/12/la-armada-de-guinea-ecuatorial-rescata-un-buque-secuestrado-por-piratas-en-el-golfo-de-guinea/>

(17) De nombre Theo Peters, fue embajador de los Países Bajos en la República de Senegal entre 2015 y 2019.