

EMOCIONES Y SENTIMIENTOS AL FINALIZAR LA PARTICIPACIÓN EN LA OPERACIÓN «LIBERTAD DURADERA»

Santiago BARBER LÓPEZ



Todo servicio, en paz o en guerra, se hará con igual puntualidad y desvelo que frente al enemigo.

(Artículo 30 de las Reales Ordenanzas de las Fuerzas Armadas, procedente de las Reales Ordenanzas de Carlos III, de 1768).



STA mañana, día 3 de julio de 2004, puntualmente, la *Numancia* rinde el último servicio de la Armada a la coalición internacional, al escoltar durante el paso del estrecho de Bab el Mandeb a los cargueros *Eddystone*, de bandera inglesa, y *Eric Gibson*, de bandera americana, cargados con material de guerra, en su tránsito hacia el golfo Pérsico.

La noche de ayer, a las 2330, en el mar Rojo, comienza el tránsito escoltado, a 16 nudos, la velocidad máxima que es capaz de dar el más lento de los dos, para finalizar hoy a las 1000, una vez en el océano Índico.

La *Numancia* se sitúa en cabeza de la formación; los mercantes se mantienen por su popa a una milla en línea de fila con un intervalo de otra milla. La dotación de vigilancia cubre sus puestos. Los infantes de marina, las ametralladoras de 12,7 y 7,62 mm, los artilleros listos para reaccionar al cañón. Las armas municionadas y listas. La guardia del CIC atiende los radares y la cámara de infrarrojos. La guardia de máquinas en sus puestos de control de la propulsión, listos para dar la máxima velocidad y garantizar el suministro continuo de la energía necesaria para el funcionamiento de los equipos y sistemas del buque.

A las 0615, con la primera claridad, unas millas antes de embocar el tramo más angosto, de una anchura de 10 millas, que separa las orillas de África y

Asia, despegue nuestro helicóptero *Toro*, al mando del jefe de la Unidad Aérea Embarcada (UNAEMB), para llevar a cabo su último vuelo en la Operación LIBERTAD DURADERA. Una hora antes, el personal de maniobra de calzos y trincas junto al de la UNAEMB lo ha sacado del hangar, desplegado y preparado concienzudamente para el vuelo. Durante tres horas y media, *Toro* proporciona apoyo aéreo a la escolta con su ametralladora de 12,7 mm, deteniendo algunas lanchas y pequeñas embarcaciones que pretenden aproximarse a los buques. Todas obedecen al instante, saludan y se alejan.

Durante la escolta, a bordo de la *Numancia* se puede cortar la emoción sentida por el personal de guardia del puente y el CIC. El silencio domina. Todos atentos; en el puente oteando el horizonte en busca de pequeños botes, lanchas rápidas, incluso artilugios aéreos volando a baja cota. En el CIC, las miradas están puestas sobre las pantallas tácticas y las de los radares aéreo y de superficie, cuyas antenas giran sin cesar inundando el éter de ondas de diferentes características. La cámara de infrarrojos explora sin descanso a una y a otra banda.

A las 0945, una vez en franquía, el helicóptero toma en cubierta. «Sin novedad en el vuelo», me dice el JUNAEMB, también algo emocionado.

«Sin novedad en la escolta», le transmito al CTF 150 y comandante de la Agrupación de la Fuerza Marítima Europea integrada en la TF 150, el contralmirante francés Teule, que se encuentra a más de mil millas de distancia, en el golfo de Omán, a bordo del destructor francés *De Grasse*.





A las 1000, una vez en las aguas abiertas y libres de contactos del océano Índico, la *Numancia* enlaza con el *Eric Gibson* y el *Eddystone* y les despidе deseándoles buen viaje. «Muchas gracias, ha estado muy bien. Esperamos verles de nuevo a la vuelta», responden.

Sabemos que por desgracia no será así. Ha finalizado una etapa y hoy España desaparece de estas aguas estratégicas. Nuestra bandera se retira después de dos años de esfuerzos, sacrificios y un bien ganado prestigio que ahora nos permitimos el lujo de tirar por la borda.

En unos segundos, pasa por nuestra memoria esta operación, y nos remontamos a las unidades de la Armada desplegadas en relevos cada cuatro meses en la zona. Primero, la propia *Numancia*, con la *Santa María* y el *Patiño*; la *Victoria*, seguida del periodo de mando de la TF 150 por el contralmirante Moreno Susana de septiembre a enero de 2002, con la *Navarra* y el *Patiño*: el brillante apresamiento del mercante coreano *So-San* y su valiosa carga de misiles Scud; la *Canarias*, la *Reina Sofía*, la *Santa María*, la *Victoria*, y vuelta a empezar, en ininterrumpida sucesión hasta el día de hoy en que la *Numancia* cierra de nuevo el ciclo. El esfuerzo de nuestros predecesores y de toda la cadena logística de la Armada, que les ha debido apoyar con limitados medios. El enorme esfuerzo de las dotaciones por mantener operativos los buques, sus equipos y sistemas, en estas agua cálidas y húmedas hasta el extremo, con mucho ingenio, mucha dedicación, mucho sacrificio y escasos repuestos.

Recordamos aquel fatídico 13-M durante nuestra patrulla en las aguas del cuerno de África, ya próximos a la frontera de Kenia, cuando nos llegó la terrible noticia que nos reventó el corazón, junto a los de la mayoría de nuestros compatriotas. Y nos sentimos cerca, muy cerca de nuestras familias y del



resto de los españoles, aunque nos encontrábamos físicamente lejos, muy lejos de todos. A partir de ese momento, trabajamos, si cabe, más convencidos de lo que estábamos haciendo, con más interés, con más desvelo, con más minuciosidad y rigor. Con más entusiasmo, valor y decisión, como diría Méndez Núñez a la también valiente, inteligente y subordinada dotación de la *Numancia* de hoy: «Invierte rumbo Marcos, volvemos a casa», ordenó al oficial de guardia. «Toda la caña a babor», ordena él como toda respuesta. Las miradas se encuentran. La *Numancia*, sin comprender nada, con la disciplina que la caracteriza, obedece y arrumba hacia el norte en una maniobra impecable.

Atrás quedan 133 días en la zona, de los que 106 son de mar, 26 operaciones de visita y registro, 25 paradas de inteligencia a *dhows* y más de 24.000 millas navegadas. Y el esfuerzo que todo ello supone.

Ahora sólo nos queda el regreso.

