

TEMAS PROFESIONALES



LA BOCA DEL INFIERNO

El drama de la *Duuuare*

Javier PERY PAREDES (*)



(Dedicado a la dotación del *Patiño*)



UUAARE es el nombre que se da al *dinar*, una pequeña moneda, en somalí. *Dinar* no es solamente sinónimo de prosperidad, sino que también se emplea para bautizar todo aquello que se quiere hacer próspero. Además es el nombre del drama que nos tocó vivir a la dotación del *Patiño* los últimos días del mes de noviembre de 2002.

Navegábamos por la zona «Rivendel», ese reducto en medio del golfo de Adén que había elegido por fuera de las rutas normales que atraviesan la zona,

(*) Poco tiempo antes de su ascenso, el entonces capitán de navío Javier Pery Paredes nos remitió este artículo que nos honramos en publicar.



Imagen de la *Duuare* tomada por un avión de patrulla marítima *Atlantique* francés con base en Yibuti y a las órdenes del almirante francés del Índico, remitida por el almirante Moreno al *Patiño* la tarde del 24 de noviembre de 2001.

un área en la que poder aprovisionar a los buques sin demasiadas interferencias y, al mismo tiempo, servir de punto intermedio entre el aeropuerto de Yibuti y los barcos que operaban en las costas de Yemen y Omán.

El 24 de noviembre, a media tarde, el almirante Moreno (1) me comunica que el almirante francés del Índico le informaba del avistamiento de un bote con al menos veinte personas a bordo en la derrota que une el puerto de Bossaso (Somalia) y el de Mukalah (Yemen), así como de la presencia en sus proximidades del mercante *Oriental Orchid* (2). La información procedía de un avión de patrulla marítima *Atlantique* que en esos momentos trataba de mantenerse en zona hasta el límite de su autonomía. La comunicación del almirante Moreno no incluía sus intenciones, por lo que enlacé con su jefe de Estado Mayor, el capitán de fragata Romero (3), para conocer más detalles y las

intenciones del almirante al mismo tiempo. Hablar con Javier Romero antes que con el almirante me permitía mantenerle informado de mis posibilidades e intercambiar informaciones sin que mediara aún la decisión del jefe. Era una manera de poder participar en el proceso de la decisión, de forma verbal y en tiempo útil (4), sin comprometer en ningún caso la decisión final que el almi-

(1) Juan Antonio Moreno Susanna, capitán de navío, «stampillado» de contralmirante, al que desde entonces nunca «arrié» el tratamiento de excelencia por más que en dos ocasiones volvió a ser capitán de navío.

(2) Este mercante, al que nunca avistamos, debió abandonar la zona tras comprobar que los ocupantes de la embarcación le hacían señales de que se alejase, como sucediera durante el primer avistamiento del *Morsa* la mañana del 26 de noviembre.

(3) Javier Romero Caramelo, capitán de fragata, había sido mi segundo a bordo del *Atalaya* y desde entonces mantuvimos contacto, no frecuente, pero siempre muy directo y franco.

(4) Ésta es una mecánica habitual en la Alianza Atlántica a la que estábamos acostumbrado tanto Javier Romero como yo. Ambos estuvimos destinados en la sección de Planes Estratégicos del Estado Mayor de la Armada donde el contacto con este procedimiento era continuo, además ambos también formamos parte de estados mayores de la OTAN en varias ocasiones.

Sin embargo, la orden de proceder incluía algo más. El almirante me recordaba la limitación impuesta por el almirante de la Flota en sus instrucciones de actuar únicamente en el caso de que existiera riesgo para la vida de las personas. Era la segunda vez que me encontraba ante la necesidad de evaluar una situación en la que se entremezclaba la ayuda humanitaria y el salvamento de vidas humanas en la mar. Un bote a la deriva con gente a bordo es refugio suficiente para sobrevivir si se le proporcionan los medios para que recupere su movilidad y los alimentos y asistencia sanitaria para que los ocupantes puedan perdurar hasta la llegada a puerto. En este caso desconocía las condiciones en que el bote navegaba y los medios de que disponía a bordo. Así que mi imaginación se puso a volar e hice, tras una reunión en mi cámara, que la de los jefes de servicio se pusiera también en marcha. Navegamos a 18 nudos y, de acuerdo con la última posición recibida, llegaríamos poco después de la media noche del 24 al 25 de noviembre a las proximidades del bote.

Conforme a lo planificado, llegamos a la zona en el tiempo previsto y con el planeamiento de la búsqueda hecho. Se aumentaron los serviolas, se recopiló la información meteorológica de mar y viento en las últimas horas para estimar las posiciones futuras del bote, se alistaron equipos para las embarcaciones, etc. El segundo comandante, el capitán de fragata Gordillo, buen profesional y animoso para cualquier tarea de maniobra marinera, se encargó de dar las instrucciones por la noche.

El cielo cubierto, la falta de luna en las primeras horas de la noche y el estado de la mar, algo más que marejada, disminuían nuestra capacidad de detección de contactos pequeños. La noche nos dejó con el sabor amargo de no haber avistado la embarcación, por lo que ordené el alistamiento del helicóptero para que despegase a la amanecida. El siempre dispuesto *Morsa 17* se alistó en las horas del alba y, con la salida del sol, despegó con el capitán de corbeta Prieto como comandante piloto. Su tarea consistiría en explorar la zona contigua más al sur de la ya transitada por el *Patiño* durante la noche.

Una primera exploración en el sector suroeste dio resultado negativo, por lo que cambié el sector de búsqueda al sureste, y veinte minutos más tarde el capitán de corbeta Prieto avistó la embarcación y lo comunicó sin demora. Sus instrucciones eran no acercarse a menos de dos millas. Ésta era la norma general que había implantado para el reconocimiento visual de contactos de superficie. Por eso pidió y le concedí autorización para sobrevolar el contacto y hacer fotografías detalladas del mismo.

El *Patiño* estaba a veinte millas del bote y los informes que radiaba el *Morsa 17* hablaban de gentes que saludaban y que hacían señas para que el helicóptero se alejase de la zona. Las pasadas que Prieto realizó sobre ellos incomodaban a las gentes que se hacinaban a bordo. Decidí informar de la situación al almirante, tomar en cubierta al *Morsa* y proceder hacia el punto de reunión con la fragata *Navarra*, ya que tenía que proporcionarle combustible al medio día. Cuando ordené caer de rumbo hacia la *Navarra* recuerdo

haber comentado al teniente de navío Díaz-Pache, «Pol» (6), que agradecía no tener que ver de nuevo una escena como la vivida en el canal de Sicilia con aquel barquichuelo atestado de gente con las miradas perdidas en un horizonte que les ocultaba una nueva vida. En este momento se me planteaba la disyuntiva entre hacer lo que debía y lo que me gustaría.

Transmití al almirante Moreno las fotografías que el *Morsa 17* había tomado y, tan pronto como supe que estaban en sus manos, llamé al capitán de fragata Romero para confirmar que se trataba del mismo bote, conversar y también, en algún momento, discutir sobre las posibilidades que teníamos en nuestras manos. Ambos coincidimos en la necesidad de comprobar de nuevo la situación de los naufragos del bote tan pronto como la *Navarra* estuviera rellena de combustible.

Durante la maniobra de aprovisionamiento en la mar con la *Navarra*, con la maniobra dada y las mangueras de combustible ya conectadas, le pasé al almirante Moreno una nota manuscrita en la que le comunicaba que podía volver sobre la situación del bote tan pronto como finalizase la maniobra. Observé desde el alerón cómo el almirante leía la nota. Me miró y me hizo un gesto afirmativo. Después pude ver cómo daba instrucciones a su jefe de Estado Mayor. Minutos más tarde tenía las instrucciones de proceder en el terminal de comunicaciones del cuarto de derrota. Me sentí bien y animoso. También preocupado.

Aunque las instrucciones eran simplemente el establecer la situación e informar, alistamos el buque como ya hiciéramos la noche anterior, si bien esta vez sabía que localizaría al bote durante las horas de noche, ya que la posición geográfica no podía haber cambiado mucho en apenas diez horas. Sin embargo, en esta segunda ocasión las cosas podrían complicarse, por lo que, tras la cena, reuní a los jefes de servicio y al oficial de derrota en mi cámara y establecí las líneas generales que debíamos afrontar tan pronto como avistásemos al bote (7). El plan era sencillo, si era de noche nos mantendríamos a sotavento, entre dos y tres millas, y siempre en el alcance visual. De esa manera nuestro abatimiento nunca nos echaría encima del bote, que probablemente estaría sin luces y en un despiste o pérdida de contacto visual o radar que podría hacer que lo tuviéramos encima. Por el contrario, nos impediría dar socaire a la embarcación en caso de que alguno de los mercantes que transita-

(6) El teniente de navío Juan Pablo Díaz-Pache MacKinlay, «Pol», angloparlante, era el oficial de navegación y de comunicaciones. También era mi hombre de confianza por su capacidad de análisis crítico y su agilidad para convertir mis órdenes en mensajes escritos.

(7) Este consejo de oficiales me permitía, además de oír y sentir lo que se cocía en el barco, impartir las órdenes de forma directa y para conocimiento de todos. A la reunión asistían los jefes de servicio del barco y los jefes de las unidades embarcadas, fuese cual fuese su empleo militar. En esta ocasión incluí al teniente de navío Díaz-Pache para que tomase nota de todo lo que allí se hablase.



A bordo del *Patiño*, el teniente médico Pablo Codesido atiende a los supervivientes de la *Duuare* en peor estado, en el compartimiento de manipulación de cargas convertido en una macroenfermería.

ban por la zona a más de quince nudos pudiera pasarlo por ojo. Con las primeras luces pondríamos el *Morsa 17* en el aire para localizar al bote o, si ya estaba localizado para esa hora, el vuelo tendría como finalidad conocer la situación de los ocupantes y proceder en consecuencia.

En cualquier caso estaba claro que prestaríamos ayuda humanitaria, por lo que durante la noche los contramaestres y la gente de víveres prepararon una balsa de fortuna en la que se embarcó leche y agua para dar un primer auxilio. A la vista de la información que proporcionase el *Morsa 17*, ya decidiría las acciones a tomar, pero, en cualquier caso, debíamos estar preparados para recibir gente a bordo. Estimé entre veinte y cuarenta personas. Para ello prepararíamos el hospital, así como otros espacios. Con el consejo de Gonzalo Antequera (8) y de José Bollo (9) decidí que el mejor lugar sería el compartimiento de manipulación de cargas, un amplio espacio con dos grandes accesos a la cubierta principal y que en su interior contaba con un aseo. Era lo mejor que disponíamos para una caso como éste, ya que era un lugar de fácil acceso,

(8) Gonzalo Antequera, capitán de corbeta, era el jefe de operaciones y cubierta.

(9) José Bollo, comandante de Intendencia, era el jefe de aprovisionamiento.



La dotación de la embarcación del *Patiño*, que manda el alférez de navío Núñez, recoge el cadáver de una mujer durante el rescate de la *Duuuare*.

ventilado, sencillo de proteger y que reduciría la necesidad de meter en interiores a los naufragos. Además, así agilizaríamos la maniobra y evitaríamos en lo posible que se pudiera transmitir alguna enfermedad infecciosa que después fuese difícil de erradicar.

De los preparativos sanitarios se encargó el jefe del equipo médico (10). En este campo siempre estaba todo listo y los miembros del equipo bien descansados. Sus quejas eran siempre el tener poco trabajo, algo que por el contrario todos los demás agradecíamos.

Cuestión aparte era la referida al control de las personas que pudiéramos recoger. Para ello organicé el dispositivo de seguridad con la unidad de operaciones especiales (11). Era un cometido menor para gentes tan fieras y tan bien preparadas, pero precisamente por eso no debía fallar nada en esa faceta.

(10) El jefe del equipo médico era el teniente coronel Leopoldo Calvo, médico estomatólogo, que ya tenía encima de sí experiencias singulares como las que vivió en el destacamento médico de Bagram (Afganistán) cuando fue destacado allí con el Ejército del Aire.

(11) La Unidad de Operaciones Especiales estaba para mucho más, pero en este caso se necesitan todas las manos posibles y las más especializadas, por lo que ordené al capitán Colino, su jefe, que me organizara el dispositivo necesario para evitar que alguien pudiera subir a bordo con armas o dañar a alguna de nuestra gente desde el bote.

Las ideas de quienes nos asomábamos a aquella mesa de la cámara surgían conforme les planteaba los distintos supuestos, así que el jefe de máquinas (12) propuso la instalación de duchas en cubierta, la necesidad de clasificar enfermos, de separar hombres de mujeres..., y la verdad es que, al cabo de una hora de planeamiento, los flecos de la maniobra estaban bien cosidos. El tiempo me dijo cuán beneficiosa fue aquella reunión y lo mucho que pudimos hacer por aquellas personas gracias a las previsiones que tomamos. Mucho aportó el jefe de aprovisionamiento (13) con su natural sentido práctico y común en aquella reunión y en los días posteriores.

Sobre las tres de la madrugada se avistó la embarcación a la deriva, que enseñaba una pequeña luz de destellos, de esas que emplean los pilotos cuando caen al agua. Los primeros pasos ya estaban dados, ahora habría que esperar hasta tener algo de horizonte para que el *Morsa 17* pudiera despegar, cosa que hizo sin más demora que la que impone ese extraordinario, detallado, exhaustivo y redundante chequeo pre-vuelo que impone el manual de empleo de estas «vacas sagradas» (14). El *Morsa 17*, tan pronto como abandonó la cubierta del *Patiño*, buscó las proximidades del bote, al que habíamos dejado a unas cinco millas. La maniobra de aproarnos al viento para el lanzamiento de la aeronave nos llevó hasta esa distancia. Apenas habían pasado unos minutos, pude oír por el altavoz de la consola del puente cómo Prieto, con su acento gaditano medio quebrado, informaba que algunos de los tripulantes hacían señal y desde bote arrojaban al menos tres cadáveres al agua. El silencio en el puente se hizo espeso. Minutos más tarde, cuando me aproximé a menos de doscientas yardas de la *Duuuare*, vimos con nuestros propios ojos lo que momentos antes oíamos por el altavoz.

Con esa información aún en mis oídos declaré la situación de salvamento. Ya no se trataba de prestar asistencia a un bote a la deriva, era mucho más, las vidas de aquellas gentes estaban en peligro y así lo atestiguaba el avistamiento que acababa de hacer el *Morsa 17*. La gente en el puente reaccionó con celeridad y orden.

A mi orden, el oficial de guardia gobernó para buscar las proximidades del bote, los jefes de servicio pusieron en marcha a sus equipos, el segundo tomó la voz en cubierta y alistó las embarcaciones y la balsa con agua y leche, los sanitarios acudieron a cubierta, los artilleros y los infantes de Marina cubrie-

(12) El jefe de máquinas era el capitán de corbeta Ignacio Santamaría, hombre metódico, callado y reglamentista del que siempre pensé que guardaba más dentro de sí de lo que aparentaba. En los meses siguientes me lo demostró ampliamente, lo que fue una satisfacción.

(13) El jefe de aprovisionamiento era el comandante de Intendencia José Bollo, natural de la dos veces real villa de Mugaros, quien con su pausado y significado hablar gallego remachaba con sentido común sus prácticas iniciativas y propuestas.

(14) Los helicópteros *SH-3D* de la Quinta Escuadrilla se conocieron siempre en la Flotilla de Aeronaves como las «vacas sagradas», por su forma, grandeza y por estar consideradas como intocables para humanos. En el fondo era una forma de llamar a sus tripulantes: divinos.

ron los puestos de vigilancia..., y todo ello en el silencio que produce el sobrecogimiento de saber que hay muertos.

Ignacio Santamaría, el jefe de máquinas, que ya tenía todo su dispositivo de mangueras y servicios bien distribuidos por cubierta, era el menos ocupado en aquel momento, por lo que decidí convertirlo en mi portavoz hacia el almirante Moreno. Él se encargaría, a partir de ese momento, de redactar los mensajes, informes y partes, así como de hablar con el jefe de Estado Mayor. Bastante tenían ya los restantes oficiales con lo que se nos venía encima.

La secuencia de lo que había que hacer estaba clara en mi cabeza. Sin embargo, mi preocupación estaba en que pudiera perder el control de los acontecimientos, esto es, que en lugar de decidir tuviera que parchear; que en lugar de marcar mis tiempos, el tiempo marcara mis decisiones. Recordé al bueno de Bernal, mi comandante de tripulación en los aviones de patrulla marítima, que siempre me decía que *las cosas a su tiempo, pero a su tiempo*. Gracias a Dios tuve la oportunidad de decidir cada cosa en el momento que quise.

Ordené arriar las dos embarcaciones semirrígidas, armadas y también la balsa de fortuna que portaba el agua y la leche. El segundo comandante, que siempre andaba presto a cualquier maniobra, me pidió ir en una de ellas. Se lo autoricé. Me pareció que a «pie de obra», con el intérprete de árabe (15) a su lado, podría ser muy útil para manejar la situación. La embarcación del segundo sería la primera en acercarse al bote y remolcarla la balsa de los alimentos; entretanto, la segunda embarcación daría protección a la primera e iría mandada por el alférez de navío Núñez (16).

Todas las miradas a bordo estaban puestas sobre la *Duuuare* y los pobres desgraciados que en ella iban. Observaba desde el alerón las maniobras de nuestras embarcaciones cuando vi que deslizaban un cadáver entre las lonas de plástico que cubrían el costado de la *Duuuare* hasta hacerlo caer al agua. El cuerpo, irreconocible, si hombre o mujer, permaneció a flote. Un segundo cadáver, tras entrar en el agua, se fue a pique casi de inmediato. Las imágenes las retengo en la memoria nítidamente. Durante meses se me repitieron cada vez que veía un pequeño *dhow* o una embarcación cargada de gente.

La primera asistencia a los naufragos resultó difícil porque las ansias por hacerse con alguna de las bebidas que se les proporcionaba provocaron incidentes entre ellos. Por esa razón, y a la vista de que parte de las viandas se

(15) El intérprete de árabe era el marinero Kamal Abderrahim Embarek, español y oriundo de Egipto, que hablaba varios idiomas, entre ellos varios dialectos de la zona. En más de una ocasión nos contó que había viajado con su abuelo desde El Cairo hasta Omán para hacer mercaderías y eso le había permitido conocer varios dialectos de la zona.

(16) Indalecio Núñez, alférez de navío, era el oficial de maniobra y además era el más antiguo de los oficiales subalternos del barco, por lo que decidí que fuera él quien mandara la embarcación.



Otra imagen de los supervivientes de la *Duuaare* atendidos por médicos, enfermeros y sanitarios a bordo del *Patiño*.

perdían en la mar con las pugnas, opté por que la embarcación del segundo tomase a remolque al *dhow* hasta abarloarlo al costado de estribor del *Patiño*. La opción fue lo mejor que se pudo hacer, ya que, una vez que estuvo al costado, fue más sencillo identificar a aquellos que estaban en peor estado y, también, a aquellos que formaban parte de la dotación negra.

Mientras se afirmaban las estachas a la embarcación y se daba la escala real pudimos observar las grandes diferencias de estado de salud que existía entre los «pasajeros» y los «tripulantes». Mientras unos mostraban caras de desesperación o mejor de agonía, el grupo dirigente, en buenas condiciones de hidratación y alimentación, miraba de forma altiva hacia lo alto y se deshacían de sus documentaciones para no ser identificados.

Con la *Duuaare* al costado y segura, con nuestras dos embarcaciones por la banda de fuera para atender cualquier contingencia, se fue instruyendo a aquellos desventurados para que permanecieran en su sitio hasta que pudiéramos sacar de allí a los que estaban en peores condiciones. El segundo transmitía las instrucciones desde su embarcación con la traducción de Kamal, que es cierto que además ayudaba en esos momentos a identificar a quienes considerábamos responsables de todo aquello.

Pero sacar a los más perjudicados, a aquellos cuyas fuerzas ya les habían abandonados, no era faena fácil, así que opté por izarlos en camilla, tal y como hacíamos con los heridos simulados durante las maniobras de rescate u hombre al agua. El problema era asegurar que los naufragos quedaban bien amarrados a la camilla y ésta bien encapillada en el gancho de la grúa. Para eso, Javier Sanesteban (17) se ofreció para ser arriado a la embarcación descolgado con una eslinga. Así lo hicimos, de tal modo que este buen suboficial fue el primero que pisó aquella embarcación maldita. Horas después me diría que el olor que desprendían los naufragos y los enseres acumulados en las cubiertas le produjeron náuseas y la sensación que tuvo en los primeros momentos fue la de rozar la muerte. No anduvo descaminado.

Mientras en el *Patiño* nos esforzábamos en rescatar de la embarcación, uno a uno, a los naufragos supe que el almirante Moreno gestionaba el desembarco de estas pobres gentes a Yibuti. La cuestión no era baladí. En más de una ocasión las autoridades de la República de los Afar y los Isas se habían negado a recoger a los supervivientes de los naufragos. Fuere como fuese, la realidad es que horas más tarde, en conversación telefónica con el almirante, pude saber que las autoridades francesas en Yibuti se harían cargo inicialmente de los naufragos y que los trasladaríamos a la base francesa próxima al aeropuerto.

Conforme izábamos a los naufragos se comprobaba su estado de salud, se les clasificaba para recibir el tratamiento sanitario más adecuado y se comprobaban sus enseres. Ordené a Gonzalo Antequera, el jefe de operaciones que se encargaba de la organización de los trabajos en cubierta, que hiciera subir por la escala real uno a uno, sin aglomeraciones pero sin pausa, a aquellos que podían hacerlo por sus medios. Esta instrucción, que respondía más a mi preocupación de que se produjera un desorden que a otra cosa, se convirtió en algo mucho más que útil de lo que esperábamos como ya contaré.

Conforme subían a bordo, la dotación se deshacía en facilitar el trabajo, médicos, enfermeros, suboficiales, cabos, marineros, cualquiera que estaba en cubierta se puso manos a la obra. Ya no se trataba de cuarenta, sino de sesenta, setenta, ochenta, hasta los noventa y cinco que recuperamos vivos. Otros, con menor fortuna, se quedaron en la mar y fue la embarcación del alférez de navío Núñez la que se encargó de recuperar el cadáver avistado en las proximidades. Otros dos cadáveres los encontramos a bordo de la *Duuuare* cuando, tras desembarcar a todos los supervivientes, se registró la embarcación para conocer su contenido. En los más de tres meses que navegamos por el golfo de Adén y el Índico, ésta fue la única vez que avistamos tiburones y fue alrededor de este desgraciado *dhow*.

Un avión de patrulla marítima francés nos sobrevoló en varias ocasiones y estableció enlace con nosotros durante la maniobra. Buscaba la máxima

(17) El brigada Javier Sanesteban era el contraataca de carga y el más antiguo de los suboficiales de cubierta.

información y, como el altavoz del circuito estaba en el puente e interfería con las órdenes que daba y con las novedades que recibía, le pedí a «Pol» Díaz-Pache que, de muy buenas formas, le dijese que estábamos en medio de una operación de rescate y que se informaría a las autoridades francesas en Yibuti tan pronto como fuese posible. Parece que el tono con el que se le dijo fue suficiente para que guardara silencio; sin embargo, dio algunas pasadas más, de la misma vuelta y de vuelta encontrada. Me recordó la maniobra que hacíamos en el P-3 para obtener un buen reportaje fotográfico de los barcos (18).

Una vez terminada la tarea a bordo de la *Duuaare* determiné que no debía quedarse a la deriva porque constituía un peligro para la navegación, por lo que consideré la posibilidad de instalar unos explosivos para abrir unas vías de agua y que se fuese a pique. Sin embargo, el oficial de armas me dio la opción de hacer fuego sobre ella con las ametralladoras de 20 milímetros. El montaje estaba cubierto desde el inicio de la operación, la munición engarzada y el condestable aseguraba un buen tiro. Realmente era una opción más marinera y menos espectacular, también más incierta en su resultado porque habría que hacer buen blanco en la obra viva de la *Duuaare* para que se hundiera. Acepté la opción y confié en Claudio Fuentes (19). Largué los cabos del *dhow* y maniobré a poca velocidad para pasar entre cien y doscientas yardas del bote. Cuando el blanco entró en sector, ordené fuego, el condestable abrió fuego y en la primera andanada colocó al menos tres impactos en la línea de flotación del *dhow*. Tres ráfagas más acabaron con la *Duuaare*, que en unos minutos metió la proa en el agua y filó por ojo (20). El jefe de máquinas me dijo que aplaudieron en cubierta. La verdad es que en aquellos momentos estaba más atento a la maniobra y a los impactos que a lo que sucedía en cubierta.

Sin la servidumbre de la *Duuaare* y con las dos embarcaciones propias a bordo, el resto era atender a aquellas personas lo mejor posible. La asistencia sanitaria era obvia y se daba desde el primer momento, la alimenticia también. El capitán de Intendencia Romero (21) se encargó de que no faltara de nada y que los alimentos que se le suministraba a los naufragos respondían a la dieta que los médicos recomendaban. Pero a esas cuestiones elementales se unieron

(18) Entre 1981 y 1984 presté servicio como coordinador táctico y navegante aéreo a bordo de los *Grumman Albatross* y *Lokheed P-3 Orion* del 221 Escuadrón de Patrulla Marítima del Ejército del Aire.

(19) El sargento Claudio Fuentes era el único condestable a bordo. Su ayudante era el marinero artillero Diego Abad, nacido en Rentería, onubense de adopción e hijo de guardia civil asesinado en atentado terrorista.

(20) Este término se emplea para describir en pocas palabras que un barco se hunde rápidamente metiendo la proa en el agua.

(21) El capitán de Intendencia Carlos Romero era el oficial de aprovisionamiento exterior encargado de todos los suministros de a bordo.

otras menos claras, pero que tuvieron un impacto muy favorable en el resultado del rescate, como el proporcionarles ropa limpia.

Conforme los naufragos pasaban por las duchas que los equipos de seguridad interior habían instalado en cubierta se les proporcionaba un pantalón y una camiseta de las que disponíamos en los pañoles de vestuario, así como una bolsa de plástico en la que podían guardar las ropas que hasta ese momento llevaban puestas. Eran piezas de uniforme tropical que llevábamos en depósito, pero que a propuesta de José Bollo autoricé a entregar. Ya después veríamos el modo de justificar administrativamente lo consumido. Fue una muy buena idea de este oficial de Intendencia que estuvo hasta en los detalles más pequeños, como siempre.

Trato especial y diferenciado se tuvo con las mujeres a las que se habilitó una ducha más protegida de las miradas, en una zona más discreta de la cubierta, donde marineros como Virginia, Ana Belén o Mari Carmen (22) se tragarón sus penas al ver los cuerpos llagados de aquellas mujeres que habían pasado más de diez días sentadas en la misma postura sin tener opción a deshacerse de sus propias miserias. Sin esas marineros, la capacidad de asistir a las mujeres musulmanas hubiera sido casi nula, ya que ni los hombres ni ellas mismas hubieran consentido en desprenderse de sus ropas en las proximidades de un varón.

De las novedades que recibía de cubierta sobre el estado de los naufragos supe de la urgencia de evacuar a siete de ellos por su estado crítico de salud. Alisté al *Morsa 17* y minutos más tarde nos fue posible evacuarlos a Yibuti. Para cubrir cualquier eventualidad en el vuelo, la fragata alemana *Brandenburg* se situó entre nuestra posición y la base aérea francesa.

También supe que se habían localizado a los tripulantes de la embarcación y a los cabecillas de aquella macabra expedición. A éstos se les separó del resto, se les permitió ducharse, no se les proporcionó ropa nueva para distinguirlos de los demás y se les puso vigilancia para evitar cualquier contacto con quienes hasta horas antes habían estado bajo su mortal dominio.

Durante la tarde, mientras navegábamos en demanda del puerto de Yibuti, el almirante Moreno había organizado un carrusel de helicópteros en coordinación con las autoridades francesas en tierra para evacuar el máximo número posible de naufragos ese mismo día. Dos helicópteros alemanes, dos franceses y tres españoles se encargaron de llevar a los primeros cincuenta a tierra antes de que se hiciera de noche. Los alemanes procedían de las fragatas *Brandenburg* y *Bremen*; los españoles, del *Patiño* y del destacamento de la Tercera Escuadrilla basados en tierra, y los franceses, de la base aérea de Yibuti. La secuencia fue fluida, salvo con uno de los helicópteros franceses. Desembarcó

(22) Las marineros Virginia Pérez, maniobra y navegación; Ana Belén Vicente, administrativa, y María del Carmen González, también maniobra y navegación.

un oficial médico y un sanitario del Ejército del Aire francés, que tras presentarme trató de decirme que él seleccionaría a las personas que iba a evacuar. Le dije que las bajas ya estaban clasificadas y que el orden de evacuación ya estaba establecido por el equipo médico del *Patiño* que contaba con cuatro facultativos. Mi contestación debió ser tan clara y tan tajante que aquel oficial se retiró sin más y se llevó en su helicóptero a quienes correspondía por nuestro orden de clasificación.

Cuando llegó el ocaso del 26 de noviembre, la situación de frenética actividad dio paso a una calma satisfecha. Observaba a la dotación impresionada, pero contenta. Les hablé después de rezar como cada noche a la puesta de sol (23). Les dije que eran el orgullo de su comandante, les dije que habían ayudado a quienes se lo merecían y también les dije que entre aquellas gentes había indecibles, por lo que no había que bajar la guardia. Terminé con un «Dios les guarde» y un «Salam Alekum».

Fueron noventa y cinco las almas que sacamos de aquella infernal embarcación, pero este número nos trajo algún dolor de cabeza, ya que inicialmente había recibido la novedad de noventa y seis personas, de ellas treinta y tres mujeres, y en el recuento de la noche había únicamente treinta y dos. La preocupación de que alguna de ellas pudiera haber caído a la mar o que estuviera en interiores sin localizar disparó las alertas. Había que comprobar, dar un recorrido exhaustivo a los compartimentos y... poco más. Gracias a Dios que hubo ese poco más y se materializó en una prueba tangible de que nunca embarcó la persona número noventa y seis y que habíamos cometido un error en la cuenta inicial. La prueba era un vídeo.

Toda la operación estaba grabada en vídeo continuo y con registro de la hora. Pasamos el vídeo y pudimos contar, una a una, a las personas que subían a bordo y hacerlo varias veces, hasta matar nuestra inquietud. Resultó que aquella instrucción que di para que los naufragos embarcasen de uno en uno nos permitió contar con los dedos, de manera singular, uno a uno, ver sus rostros..., estar seguros de que eran treinta y dos mujeres y no treinta y tres. «Pol» perdió los ojos en el recuento. La Providencia nos ayudó en lo mayor y también en lo menor, como en otras ocasiones.

Quedaba poco por hacer, salvo completar la información que recolectaba el equipo de inteligencia formado por Pepe Sánchez, el teniente de Infantería de

(23) Es tradición en los buques de la Armada rezar la oración al producirse el ocaso. En ciertas ocasiones solemnes se canta con la dotación formada.

La oración dice:

*Tú que dispones de viento y mar,
haces la calma, la tempestad,
ten de nosotros, Señor, piedad,
piedad, Señor
Señor, piedad.*



Anabel y Jelo, dos administrativos que no dudaron en echar una mano.

Marina, y el traductor Kamal. Cuando tuvo su informe listo, en las primeras horas del día 27 de noviembre, me lo trajo personalmente al camarote. La información ponía los vellos de punta.

La *Duuuare* salió de un puerto próximo a Bossaso (Somalia) quince días antes con más de doscientas personas a bordo, entre las que había doce niños. Su destino era Mukallah (Yemen), aunque muchos de ellos iban engañados con la idea de llegar a los Emiratos Árabes Unidos, en particular a Dubai, y habían pagado por el viaje en función de sus posibilidades, alguno hasta ciento cincuenta dólares, una fortuna por aquellas inhóspitas tierras. La mayoría de ellos eran musulmanes somalíes, eritreos y etíopes. Tras un día de navegación el motor se había parado y desde entonces estuvo a la deriva. Al verse parados los cabecillas de la embarcación exigieron todo el dinero para poder pedir remolque a través de la radio de que disponían a bordo, un viejo transmisor-receptor portátil «Telefunken». Cuando tuvieron en sus manos todo el dinero y los objetos de valor que aquellos pobres llevaban encima trataron de arrancar el motor y éste no se puso en marcha. A partir de ese momento empezó el drama. Los niños murieron en los primeros días, después los tripulantes se encargaron de diezmar a los ocupantes. Un golpe en la nuca con una porra a

aquellos que presentaban síntomas de debilidad, alborotaban o hacían señales de auxilio cuando tenían algún buque o aeronave era más que suficiente para arrojarlos inconscientes a la mar y que perecieran. Algún superviviente habló de un fusil ametrallador, con el que el patrón había asesinado al menos a uno de un disparo, y de armas blancas, pero nosotros no encontramos ni uno ni otras. Sin embargo, otros supervivientes hablaron de ellas y cómo en el momento en que las embarcaciones semirrígidas del *Patiño* se acercaron para remolcar a la *Duuaare* se deshicieron de ellas arrojándolas al agua.

Sea como fuere, la lectura del informe me sumió en una tristeza infinita, por lo que pedí a Sánchez que me dejase meditar sobre lo que había leído, a solas. Más tarde reuní en mi cámara al segundo y a todos los jefes de servicio, entre los que estaban, como siempre, Prieto como jefe de la unidad aérea, Colino como jefe del «estol» de operaciones especiales y Calvo como jefe del equipo médico, para analizar la situación, ver el trabajo que nos quedaba por delante, que ya se nos hacía fácil, y, sobre todo, para agradecerles lo mucho que habían trabajado.

Informé al almirante Moreno de palabra de todo lo sucedido y me pidió que le enviase una nota de prensa para que él pudiera hacerla llegar al Gabinete de Prensa del almirante Torrente, jefe del Estado Mayor de la Armada. Era la segunda vez que me pedía que hiciera tal y lo hice con gusto y con cuidado. Quise ser todo lo positivo que pude, por lo que plasmé cuántas vidas se habían salvado, quiénes habían participado, lo bien que se había coordinado la evacuación con los helicópteros... Guardé para mí, y a mi pesar para la dotación del *Patiño*, la tristeza por las más de cien personas que estuvieron a bordo de la *Duuaare* y que no pudimos salvar y, sobre todo, por aquellos inocentes a los que nunca vimos.

Éste fue el drama de la *Duuaare*. Quienes lo vivieron conmigo a bordo del *Patiño* lo recordarán con certeza. Estoy seguro que en ocasiones, con la alegría de una buena acción, y otras veces con la rabia que produce ver tan de cerca la maldad del ser humano con sus congéneres (24).

(24) Tiempo más tarde traté de documentarme sobre hechos similares sucedidos en el golfo de Adén. Mi sorpresa fue grande cuando en menos de una hora pude hacerme con tres noticias de prensa de años sucesivos en las que se notificaba la desaparición de inmigrantes somalíes en aquellas aguas. La primera de ellas databa de un año antes del rescate de los naufragos de la *Duuaare*, del 19 de mayo de 2001, y narra cómo al menos 86 somalíes perdieron la vida al ser obligados a lanzarse al agua, en las proximidades de las costas de Yemen, amenazados por los tripulantes con armas de fuego, tras permanecer una semana a la deriva. Otros 70 fueron rescatados con vida por pesqueros de la zona. La noticia dejaba en el aire la incógnita del paradero de aquellos tripulantes asesinos. Las restantes noticias eran de similar contenido y describían circunstancias como las vividas aquellos días.