



En Dakar (Senegal), donde el *Atalaya* permaneció cinco días, se programaron visitas al patrullero y al Destacamento *Marfil* del Ejército del Aire, que tiene allí su base.

DESPLIEGUE Africano

España refuerza las capacidades de los países de la costa oeste y colabora en su seguridad marítima

Las Fuerzas Armadas españolas contribuyen de forma destacada a la paz y la estabilidad de la costa occidental africana. Con estos fines, el patrullero de altura de la Armada *P-74 Atalaya* —al igual que lo hiciera, de marzo a junio, el *P-71 Serviola*— ha estado desplegado en ese continente durante los últimos cuatro meses, en los cuales ha asesorado a las marinas de varios Estados ribereños, instruido a sus miembros en el desempeño de sus tareas y apoyado la seguridad marítima, especialmente en el golfo de Guinea, zona en la que la piratería y la presencia de bandas criminales dedicadas al tráfico de drogas o personas puede desestabilizar la seguridad del mundo.

Estas acciones se enmarcan en el Plan de Diplomacia de la Defensa, que abarca un conjunto de actividades,

basadas principalmente en el diálogo y la cooperación, que el Ministerio de Defensa desarrolla a nivel bilateral con otros países para ayudar a crear un entorno más seguro en las áreas geográficas de interés nacional. En cumplimiento del mismo, el *Atalaya* atendió a cuatro misiones: seguridad marítima, seguridad cooperativa, cooperación militar y actividades diplomáticas y protocolarias. La seguridad cooperati-

Buceo, sanidad y abordaje son las actividades más demandadas por las marinas locales

va se ha desarrollado en los países con los que España tiene suscritos acuerdos en materia de defensa —Cabo Verde, Mauritania y Senegal—, mientras que con los demás se mantuvo cooperación militar, regulada mediante acuerdos puntuales.

TRES FASES

Tras zarpar el 9 de agosto desde su base en Ferrol, con una dotación de 48 hombres y mujeres, y recoger en Cádiz a miembros de la Infantería de Marina, el *Atalaya* llevó a cabo su despliegue en tres fases. La primera comprendió el tránsito hasta el golfo de Guinea e incluyó actividades de seguridad cooperativa con las marinas de Mauritania y Cabo Verde; en la segunda, con el buque ya en aguas del golfo, se realizaron actividades con Costa de Marfil, Gabón, Nigeria, Camerún, Santo Tomé y Príncipe, Angola y Ghana; y en la tercera, de regreso a España, misiones de seguridad cooperativa en Senegal y de nuevo Cabo Verde, y de cooperación militar con Marruecos.

En todos estos países, la tripulación del *Atalaya* impartió conferencias, explicó procedimientos y realizó actividades prácticas, para mejorar las capacidades operativas de las marinas locales. Asimismo, trabajó de manera conjunta con la marina de cada país en ejercicios relacionados con la seguridad marítima. «Dejamos que cada país elija qué adiestramiento desea recibir —señala el comandante del buque, capitán de corbeta Valentín Calvar Cerecedo—; las áreas más solicitadas son las operaciones de abordaje o interdicción, el buceo y la sanidad, orientada a prestar primeros auxilios». También se instruye en la lucha contra emergencias a bordo, maniobra y navegación, seguridad física en tierra y mar...

Durante su estancia en Abidjan (Costa de Marfil), la dotación del patrullero visitó el Centro de Operaciones Marítimas y el Centro *Amigo Doumé*, de protección e iniciación profesional para jóvenes sin recursos, donde ayudó en las reparaciones eléctricas y mecánicas y en la elaboración de un sistema de filtrado de fosa séptica.

En aguas costamarfileñas y angoleñas, el *Atalaya* socorrió a sendos pesqueros que se hallaban a la deriva,

«Nos consideran un referente en operaciones en la mar»

Destaca que se ha creado «un ambiente de confianza» con las marinas de los países visitados

EN su singladura, el *Atalaya* ha desarrollado una labor de gran valor para España y para la seguridad marítima internacional. Por eso, el capitán de corbeta Valentín Calvar Cerecedo, que asumió el mando del patrullero el 21 de junio, siete semanas antes de que este zarpara de Ferrol, ha vuelto «satisfecho». «En la mar —explica— hemos proporcionado seguridad en las zonas donde patrullábamos, favorecido el conocimiento de nuestra nación sobre el entorno marítimo, contactado en numerosas ocasiones con la flota pesquera y mercante española y asistido a dos embarcaciones de pescadores a la deriva. Y en tierra hemos mantenido una intensa actividad, adiestrando a las marinas de los países visitados y apoyando la Diplomacia de la Defensa».

—Es el segundo despliegue del *Atalaya* en el golfo de Guinea ¿Ayuda contar con una experiencia previa?

—Debido a los cambios de destino, poco personal de a bordo estuvo en el primero, el de 2016. No obstante, en la Armada se aprende de la experiencia de otros buques que han desplegado antes, y este conocimiento es muy valioso. Especialmente en una zona compleja como el golfo de Guinea, donde el sostenimiento es un reto, los actores son variados y cambiantes y se dan unas condiciones ambientales a las que no estamos acostumbrados. Por ejemplo, para entrar en algunos puertos, como los de Lagos en Nigeria o Duala en Camerún, se navega por desembocaduras y cursos de ríos que se encuentran muy contaminados con plásticos. Ello causa averías en refrigeración y aspiraciones, pero gracias a los problemas que otros barcos tuvieron en el pasado podemos prevenirlas y actuar de forma distinta. Esta experiencia aplicada a otros ámbitos, como el adiestramiento, las relaciones con otras marinas, la mejora de la calidad de vida a bordo y el sostenimiento, hace que se efectúen cambios que mejoran los procedimientos y la preparación.

—¿Cómo han percibido la piratería?

—No hubo ningún ataque hasta finales de octubre, cuando se registraron dos secuestros en aguas de Togo y Benín en menos de una semana. Días después, los piratas atacaron con armas de fuego a un mercante, pero no consiguieron abordarlo. En todos esos casos nos encontrábamos a bastante distancia. Creo que queda mucho por hacer en el golfo de Guinea. Los países ribereños deben aumentar su presencia en la mar y sus capacidades para hacer frente a la piratería, pues las consecuencias de este fenómeno repercuten en su economía y en la de todo el mundo.



—Ha sido diferente en cada país. En un país con una marina capaz que no muestra mucho interés en las actividades conjuntas el impacto es muy pequeño, mientras que es muy superior en otro con medios y conocimientos más limitados y que pone gran voluntad en los adiestramientos. Cuando hablamos de capacidades no hay que pensar solo en barcos en la mar, sino también en las agencias de seguridad marítima de cada nación, como nuestro COVAM. Estados Unidos y la UE se están esforzando para que las agencias ejerciten un control más efectivo de los espacios marítimos, y para que la relación y el intercambio de información entre ellas sean más efectivos. Prueba de ello fueron los ejercicios *Grand African Nemo*, organizados por la Marina francesa, en los que participamos.

—¿Qué ha hecho el buque para favorecer las relaciones con los países africanos?

—En todos los puertos la relación a nivel de marinas ha sido excelente. Por experiencia, nos ven como un referente en cuanto a operaciones en el mar, con el valor añadido de que los españoles resultamos mucho más cercanos que los de otros países. Así se crea un ambiente de confianza que ayuda a que se obtenga mayor provecho de las actividades.

—¿Y en defensa de los intereses españoles en la zona?

—Al poner el *Atalaya* a disposición de las diferentes embajadas, se han organizado a bordo comidas protocolarias, a las que asisten autoridades locales, y recepciones en las que se recibe a la comunidad diplomática y a dichas autoridades. También se procura organizar una visita al barco para los españoles residentes en la ciudad visitada. Todo ello, unido a la reiteración de la presencia de buques de la Armada durante los dos despliegues que se hacen al año, contribuye a mejorar nuestra imagen exterior en los países visitados.

—¿Se protege a los buques españoles?

—Sí. En la mar planeamos las patrullas teniendo en cuenta la presencia y las rutas de los barcos de bandera española y con intereses españoles que se encuentran en la zona y que monitoriza el COVAM, ya que proporcionarles seguridad es una de las misiones esenciales del despliegue. Cuando la situación lo ha permitido hemos visitado estos barcos, y en cualquier caso, nos comunicamos con ellos para informarles de nuestra presencia en la zona y solicitarles información sobre los patrones de vida que observan en su día a día.

—¿Qué utilidad han tenido los adiestramientos conjuntos para las marinas con las que se han realizado?

proporcionándoles el combustible suficiente para llegar a puerto.

Asimismo, el buque intervino en los ejercicios internacionales *Grand African Nemo*, en los que desempeñó el papel de transitar de Angola a Ghana como si se tratara de un pesquero ilegal, de forma que en varios países debía ser localizado, abordado e inspeccionado. Además, los diferentes centros de operaciones debían realizar el seguimiento del *Atalaya* e informarse mutuamente a medida que navegaba hacia el norte, pasando de la zona de responsabilidad de un centro a la del siguiente.

El último día de estas maniobras hubo una demostración frente al puerto ghanés de Tema, en la que un grupo de la marina de Ghana simuló un abordaje al patrullero español.

En Dakar (Senegal), ciudad donde se encuentra la base del Destacamento *Marfil* del Ejército del Aire, que apoya las operaciones en Malí, se programaron sendas visitas al patrullero y a las



La dotación del *Atalaya* asistió a un pesquero de bandera angoleña, con ocho tripulantes a bordo, que se había quedado sin combustible.

instalaciones del destacamento aéreo, con el fin de fomentar el conocimiento mutuo.

CONTRA LA PIRATERÍA

Al otro extremo del continente, en la operación *Atalanta* de la Unión Europea en aguas del Índico, el personal de los buques españoles efectúa también labores de adiestramiento —cooperación militar— en los puertos donde hacen escala, ubicados en Tanzania,

Kenia, Somalia, Seychelles y Yibuti.

Asimismo, los Ejércitos y la Armada han realizado este año 64 actividades de seguridad cooperativa en los cuatro países africanos con los que mantiene acuerdos de cooperación en defensa: Cabo Verde, Mauritania, Senegal y Túnez.

El Despliegue Africano en la costa occidental de este continente constituye una de las misiones permanentes del Mando de Vigilancia y Seguridad Marítima (MVSM), integrado en el Estado Mayor de la Defensa (EMAD). Lo desarrolla la Armada con dos buques en periodo de cuatro meses al año cada uno, para defender nuestros intereses marítimos —pesca y tráfico de hidrocarburos— y contribuir a la prevención de conflictos en el golfo de Guinea, un escenario que, según el Informe Anual de Seguridad Nacional 2018, «sigue siendo preocupante, con un elevado número de incidentes, entre los que se encuentran los ataques con secuestro de tripulantes».

La Oficina Marítima Internacional (IMB por sus siglas en inglés) asegura que esta zona es hoy la más peligrosa del mundo para navegar. Allí se producen el 82 por 100 de los secuestros de tripulantes de barcos, concentrados especialmente en las costas de Ghana, Togo, Benín, Nigeria y Camerún. Además, mientras que en Somalia y en el sudeste asiático la piratería ha descendido entre 2010 y 2018, en el golfo de Guinea ha aumentado durante el mismo periodo.

A esta zona le presta especial interés el Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) de la Armada, con sede en Cartagena, que está considerado como uno de los centros de control más avanzados del mundo. En concreto, en los nueve primeros meses de 2019 ha efectuado 1.335 seguimientos a buques en el golfo de Guinea, por encima de los 568 practicados en el marco de *Atalanta*.

Santiago Fdez. del Vado



Miembros del patrullero español realizaron, a mediados de octubre, ejercicios de adiestramiento conjunto con la Guardia Costera de Santo Tomé y Príncipe.

Promover la seguridad en el golfo de Guinea

Coronel
José Luis Calvo

El golfo de Guinea reúne algunas de las paradojas africanas más llamativas. Por un lado, es una de las zonas de mayor crecimiento económico del continente, con un gigante como Nigeria, la mayor economía y la mayor población de África, actuando como motor de desarrollo. Por otro, la capacidad de los Gobiernos de la zona para garantizar la seguridad y los servicios básicos a su población es muy limitada, y el nivel de vida de sus habitantes muestra enormes desigualdades. El centro financiero de ciudades como Lagos en Nigeria, perfectamente comparable al de cualquier ciudad europea, contrasta con inmensos suburbios en los que malviven millones de personas sin apenas servicios públicos.

En el golfo de Guinea se concentran el 4,5 por 100 de las reservas mundiales de petróleo, y el 8 por 100 de las de gas natural, cifras que pueden aumentar debido al gran número de sondeos en curso. España importó en 2017 el 21,4 por 100 del petróleo y el 14 por 100 del gas natural que consume de esa región, principalmente de Nigeria. Las reservas de minerales son también prometedoras, y en muchos casos se encuentran en pleno proceso de descubrimiento y explotación. Ghana, por ejemplo, ha aumentado su producción de oro en un 45 por 100 entre 2014 y 2018, situándose como el octavo productor mundial. Además, los bosques de la región suponen el 20 por 100 de la masa forestal global.

Esa combinación de enormes riquezas naturales, debilidad de los Estados, corrupción y desigualdades económicas y sociales crea un campo abonado para la proliferación de la criminalidad organizada, que ha establecido vínculos financieros con organizaciones terroristas en África Occidental y Sahel. Teniendo en cuenta el denso tráfico marítimo que recorre las costas de la región, que esa criminalidad terminase por convertirse en un problema grave de seguridad en la mar era solo cuestión de tiempo.

En 2018 se produjeron 123 incidentes relacionados con la criminalidad marítima en la zona, frente a, por ejemplo, 101 casos de piratería y robos a buques a mano armada en toda Asia, en la que se encuentran algunos de los puntos con mayor riesgo de actividad pirata en el mundo, como el estrecho de Malaca. Los incidentes en el golfo de Guinea no siempre responden a casos de piratería tradicional. La pesca ilegal o el tráfico de hidrocarburos comparten las preocupantes estadísticas con los secuestros de buques y tripulaciones (84 miembros en 2018), o los asaltos armados en alta mar. Una tendencia especialmente alarmante es la creciente extensión de la

piratería hasta las 90 millas náuticas de la costa, afectando de lleno al tráfico marítimo internacional.

La enorme longitud de la costa, la existencia de zonas especialmente complejas como el delta del río Níger y el nutrido tráfico marítimo obligan a trabajar en una solución regional al problema de la criminalidad marítima. Tradicionalmente, los Estados de la zona han centrado sus esfuerzos de seguridad en el interior, donde la diversidad étnica y religiosa ha creado frecuentes problemas de convivencia, y no han prestado demasiada atención a la seguridad marítima. No obstante, el dramático incremento de la criminalidad en la mar en las últimas décadas les ha llevado a tomar conciencia del problema y a comenzar a trabajar en las soluciones.

Las líneas de trabajo son esencialmente dos: la cooperación regional y el desarrollo de servicios de guardacostas y marinas eficaces en cada Estado. La comunidad internacional ha lanzado también diversas iniciativas para apoyar a los países de la zona. Entre estas últimas se encuentra la presencia de la Armada española en la región, que se remonta a mediados de la década pasada.

Las actividades realizadas por España han estado siempre presididas por el respeto a la soberanía de los países ribereños, y la voluntad de apoyo en el desarrollo y fortalecimiento de capacidades que contribuyan a la seguridad marítima.

Normalmente se realizan dos despliegues operativos anuales de un patrullero de altura en el golfo de Guinea, de cuatro meses de duración cada uno. Con su presencia, el buque desplegado realiza, por supuesto, una labor de disuasión de la criminalidad en el mar, pero su trabajo principal es el asesora-

miento y apoyo a los países de la región. Actividades como asesoramiento y adiestramiento en tareas de vigilancia y seguridad marítima, o en capacidades específicas como buceo y seguridad interior, están entre las solicitadas con mayor frecuencia por los países apoyados.

La presencia española en el golfo de Guinea sigue así las líneas tradicionales en la estrategia de nuestro país, enunciadas en la Estrategia de Seguridad Nacional 2017: promover la paz y seguridad internacionales, asegurar el uso de los espacios comunes, entre ellos las rutas marítimas, diseñar una estrategia de seguridad cooperativa, promover el desarrollo de capacidades locales, y garantizar la seguridad del abastecimiento de materias primas y productos energéticos. La seguridad de nuestro país depende cada vez más de que los entornos seguros crezcan progresivamente en el mundo, a la vez que desaparezcan las zonas dominadas por la inseguridad y la incertidumbre.

El crecimiento económico convive con las dificultades para garantizar la seguridad