



LA PRIMERA GUERRA DEL GOLFO

Francisco RAPALLO COMENDADOR



(RR)



ESTE año se conmemora el vigésimo quinto aniversario de la Primera Guerra del golfo Pérsico. Por tanto parece un buen momento para echar la vista atrás y recordar aquellas fechas en las que España participó por primera vez en unas operaciones fuera del territorio nacional con una Fuerza de entidad, una agrupación naval (la Agrupación Bravo), constituida, en turnos rotatorios, por una FFG clase *Santa María* y dos corbetas clase *Descubierta*, con un total de 527 hombres de dotación.

Con este artículo trato de rendir un homenaje a los hombres que constituyeron las dotaciones de los buques que estuvieron bajo mi mando, con objeto de mantener vivo su recuer-

do y a la vez volver a reconocerles un trabajo bien hecho que nos permitió cumplir la misión encomendada.

Y digo hombres porque en el año 1990, año en que se inician las operaciones, todavía no contábamos con mujeres en las dotaciones de los buques. Además debe destacarse que la marinería de los buques estaba constituida por personal de reemplazo que cumplía el servicio militar obligatorio, pues todavía no se había iniciado el proceso de su profesionalización.

Y me gustaría recordar de forma especial a los dos miembros de la marinería que perdieron la vida en el golfo Pérsico: el cabo 1.º Romero, de la dotación de la fragata *Numancia*, y el cabo 2.º Del Pino, de la *Victoria*. Ambos fueron las primeras bajas de las muchas que ya han tenido nuestras Fuerzas Armadas en operaciones en el exterior.

También debo decir que a los veinte días de terminada la guerra, tras el «alto el fuego», se me ordenó dejar el mando y regresar a España por vía aérea, después de lo cual se produjo un cuarto y último relevo de buques en la zona, con la incorporación de la fragata *Reina Sofía* en el Golfo y de la *Asturias* en el mar Rojo, las cuales regresaron a sus bases en el mes de junio, finalizando así la actuación en aquel lejano teatro de operaciones.

El comienzo

El 2 de agosto de 1990 Irak invadió Kuwait. El Consejo de Seguridad de Naciones Unidas exigió a Irak la retirada inmediata e incondicional, promulgó varias resoluciones en las que se establecía la decisión de imponer un embargo económico al país invasor y se autorizaba a las unidades desplegadas en la zona a utilizar los medios proporcionados a las circunstancias concretas para asegurar el cumplimiento del embargo.

El Gobierno de España, en el marco de los acuerdos alcanzados en París dentro del seno de la Unión Europea Occidental (UEO) —ya desaparecida como consecuencia de la entrada en vigor del Tratado de Lisboa y el desarrollo de la política de Defensa de la Unión Europea— decidió el envío de unidades navales a la zona para colaborar en el cumplimiento de las resoluciones mencionadas y, en caso necesario, apoyar y proteger a los buques de pabellón español, de los países de la UEO y de otros países que colaboraron en el embargo, y colaborar en la protección de los ciudadanos españoles en la zona.

La Armada recibió la orden de alistar una fragata FFG y dos corbetas. Yo me encontraba de permiso estival en Sanxenxo cuando el día 23 de agosto recibí una llamada del Estado Mayor de la Armada (EMA) en la que se me indicó que había sido designado para mandar la Agrupación. Ese mismo día viajé a Madrid y al siguiente me presenté al AJEMA, que iba a ser mi mando operacional, para recibir instrucciones. La jornada siguiente, ya en Rota, me presenté al almirante de la Flota, y el 26 de agosto tomé el mando de la Agru-



Mapa del tránsito por el Mediterráneo.

pación, y a continuación zarpamos, dando así comienzo las operaciones. Destacar el poco tiempo que se necesitó para alistar la Fuerza y organizar su mando con su Jefatura de Órdenes. En menos de tres días de alistamiento estábamos saliendo a la mar.

Tránsito a la zona de operaciones

La primera agrupación estuvo constituida por la fragata *Santa María* y las corbetas *Descubierta* y *Cazadora*. Después de una breve estancia en Souda, en la isla de Creta, para petrolear, y tras atravesar el canal de Suez, las corbetas ocuparon posiciones en el norte del mar Rojo, con especial vigilancia del estrecho de Tirán, con el cometido de hacer cumplir el embargo ordenado por Naciones Unidas.

La fragata *Santa María* continuó viaje al golfo Pérsico, efectuando escala en Djibouti para petrolear y reponer víveres frescos. Fue la primera vez que un buque de la agrupación entró en este puerto, que a lo largo de las operaciones fue utilizado en varias ocasiones, y en el que siempre recibimos un extraordinario apoyo de la Marina francesa, muy bien establecida en ese país.

A los pocos días, el comandante de la agrupación y su Jefatura de Órdenes, que habíamos permanecido a bordo de las corbetas, volamos de Egipto a Emiratos Árabes Unidos (EAU), por orden expresa del AJEMA, con el cometido de familiarizarnos con la zona y conocer a diferentes autoridades del país para asegurar el apoyo logístico para la fragata una vez que arribara al golfo



Mapa de la zona de operaciones.

Pérsico. Los lectores deben tratar de situarse 25 años atrás, cuando en España los conocimientos de aquella zona eran bastante escasos.

Al llegar la fragata *Santa María* al puerto de Fujairah, en EAU, sabíamos lo suficiente para poder resolver su primer apoyo logístico al atracar. La siguiente escala fue en un puerto del golfo Pérsico, donde asistí a la primera reunión de comandantes de agrupaciones de los países de la UEO, en esta ocasión presidida por el CTG británico, donde coordinamos las

futuras actuaciones de los buques para la fase del embargo en el golfo Pérsico, que comenzó inmediatamente.

Del Mando de las operaciones

Trece países tomaron parte en las operaciones. De ellos seis (Bélgica, Francia, Holanda, Italia, Reino Unido y España) pertenecían a la UEO. Por tanto España participó bajo la bandera de la UEO, aunque la Agrupación Bravo recibía órdenes y directivas directamente del AJEMA, que actuaba como nuestro mando operacional.

Con los demás países de la UEO se efectuaba una estrecha coordinación para actuar en la propia zona de operaciones. Para ello, con carácter mensual, se realizaba una reunión de coordinación organizada de forma sucesiva por los mandos de los seis países de la UEO mencionados. La primera, ya citada, organizada por el comodoro británico en cuanto llegamos al Golfo, puede considerarse el comienzo de las operaciones de embargo. A primeros de enero de 1991 se llevó a cabo la reunión organizada por el Mando de la Agrupación Bravo a bordo de la fragata *Numancia*, que había relevado a la *Santa María*.

El Mando táctico de los buques de la Agrupación recayó en mi persona y tuvo la peculiaridad de tener que dirigir a unidades que se encontraban simul-



Visita del Príncipe de Asturias a las corbetas en Hurghada (Egipto).

táneamente en dos áreas diferentes, el golfo Pérsico y el mar Rojo. Se realizaron varios relevos de buques, pero el AJEMA consideró conveniente mantener permanentemente en la zona de operaciones al mismo comandante de la Agrupación y a su Jefatura de Órdenes, decisión que se mostró muy acertada por el conocimiento que teníamos de la zona y de las operaciones, lo que facilitaba el relevo de los buques que constituyeron cada agrupación y su inmediata puesta en práctica del cometido. Las tres agrupaciones que estuvieron bajo mi mando fueron las siguientes:

- Desde la salida de España hasta mediados de noviembre: fragata *Santa María* y corbetas *Descubierta* y *Cazadora*.
- Desde mediados de noviembre hasta los primeros días del mes de febrero de 1991: fragata *Numancia* y corbetas *Diana* e *Infanta Cristina*.
- Desde inicios del mes de febrero hasta finales de abril: fragata *Victoria* y corbetas *Infanta Elena* y *Vencedora*.

Estimé oportuno izar mi insignia en todos los buques bajo mi mando, y ese deseo se hizo realidad. Fue un trabajo arduo no exento de incomodidades, pues me obligó, junto con mi Jefatura de Órdenes, a viajar en vuelos comerciales desde Egipto a Emiratos y viceversa en varias ocasiones. Lo más difi-



Helitransporte del comandante de la Agrupación que le desplaza a un buque extranjero.

cultoso era el traslado de toda la documentación que necesitábamos para poder ejercer el mando. Por ello no es de extrañar la poca gracia que les hacía a los integrantes de mi Jefatura de Órdenes mi decisión de iniciar un nuevo desplazamiento, sobre todo si teníamos que recorrer el desierto, en un taxi, desde El Cairo a Safaga, como ocurrió en una ocasión.

Las operaciones

En la zona de operaciones hubo varios períodos bien diferenciados: en primer lugar, el embargo. A continuación, el período de guerra declarada, y finalmente, la posguerra.

El embargo

Durante casi cinco meses, desde el comienzo de las operaciones hasta el inicio de la guerra, los buques españoles llevaron a cabo el cometido de hacer cumplir el embargo decretado por la ONU contra Irak.

En la zona del mar Rojo, el control del embargo se materializó especialmente sobre el tráfico mercante que se dirigía al estrecho de Tirán, lo que obligaba a visitar y registrar los buques mercantes que transitaban por allí. Fue una tarea complicada y en ocasiones agotadora, sobre todo para los hombres que constituían los denominados Trozos de Visita y Registro, normalmente constituidos por diez integrantes.

Al intenso tráfico mercante que por allí transitaba, había que unir la enorme dificultad de comprobar la carga de los numerosos contenedores que, en ocasiones, transportaban los buques. Las visitas fueron realizadas de día y de noche, y en ocasiones con mala mar. En este sentido hay que destacar el gran rendimiento de las embarcaciones semirrígidas que llevaban nuestros buques, pues no solamente demostraron una gran fiabilidad, sino que además nos

permitieron transbordar a los Trozos de Visita y Registro en condiciones de mar poco favorables. El tiempo medio estimado para realizar una visita y registro era de tres o cuatro horas para un buque mercante de carga general, pero si se trataba de un portacontenedores solía prolongarse hasta ocho o diez. Mucho tiempo, sin duda, donde los Trozos de Visita y Registro se empleaban a fondo en una tarea no exenta de riesgos y además, como ya he citado, agotadora. En este sentido, me gustaría recordar aquí el accidente de un oficial de una corbeta que, al intentar inspeccionar una bodega de un enorme mercante, se cayó desde la cubierta al fondo de la bodega resultando herido de consideración, lo que obligó a evacuarlo, para lo cual contamos con la inestimable ayuda de un buque norteamericano.

Es de justicia mencionar que, en general, los mercantes se mostraron cooperadores, lo que facilitó nuestro trabajo. No obstante, por seguridad, los componentes del Trozo de Visita y Registro procedían a reunir en la toldilla a la tripulación del mercante y a controlarla permanentemente, lo que permitía la inspección de la carga y de todos los compartimentos del buque. Pero a veces la tarea del embargo se complicaba, sobre todo cuando aparecía en la zona algún mercante iraquí que, reiteradamente, se negaba a parar sus máqui-



Operación de embargo. Visita y registro de un mercante en el mar Rojo.

nas para ser posteriormente visitado y registrado. Para manejar esta clase de situaciones contábamos con las oportunas «reglas de enfrentamiento» (ROE), que nos permitían, por ejemplo, efectuar disparos de aviso por la proa de un mercante que no quisiera detenerse, algo que tuvo que efectuar la corbeta *Diana* en una ocasión.

En el golfo Pérsico el control del embargo tuvo connotaciones diferentes al del mar Rojo, ya que la mayor parte del tráfico marítimo se dirigía o procedía de un país aliado. Los buques de guerra identificaban e interrogaban a los mercantes para conocer los datos que permitieran controlar adecuadamente el tráfico marítimo.

La distribución escalonada de unidades navales en la zona permitió utilizar este sistema de control del tráfico que, a diferencia de lo que sucedió en el mar Rojo, normalmente no requería la detención del buque mercante para proceder a su visita y registro. Lo que se hizo fue establecer áreas de patrulla a cubrir por las unidades navales, tanto en el golfo Pérsico como en el de Omán.

La coordinación necesaria para hacer eficaz el despliegue de los buques aliados se realizó mediante dos reuniones mensuales de coordinación y con carácter rotatorio. La primera correspondía a la reunión de coordinación, ya



Reunión de coordinación. En el centro, los seis oficiales al mando de las agrupaciones de los países de la UEO.

mencionada, de los países de la UEO, y a la segunda asistían los mandos de toda la fuerza multinacional. A esta última se llevaban los acuerdos tomados en la reunión UEO previa. El objetivo principal de estas reuniones era elaborar el programa de asignación de áreas de patrulla a cubrir por los diferentes buques de guerra durante el mes. También cada nación aportaba su calendario de visitas a puerto y el movimiento de sus buques de aprovisionamiento, información de enorme valor para nosotros, que no contábamos en la Agrupación Bravo con buques de esta clase.

El cometido del embargo en las dos zonas se prolongó hasta el día 16 de enero de 1991, fecha en la que dieron comienzo las hostilidades cuando Estados Unidos procedió a bombardear Irak, y que fue el inicio de la guerra.

Período de guerra

Al romperse las hostilidades, la tarea del embargo, que continuó siendo permanente, pasó a una prioridad más baja, y las unidades navales, en general, empezaron a desarrollar nuevos cometidos.

A nuestras unidades se les ordenó la nueva tarea de proporcionar escolta a los buques logísticos y proteger la zona donde estos buques eran estacionados, cometido que se mantuvo durante todo el período que duró la guerra.

El 28 de febrero se produjo el «alto el fuego». Al cesar las hostilidades, nuestros buques reanudaron el embargo como cometido principal en las mismas zonas en que se había realizado antes de la guerra.

Como hechos más significativos de las operaciones aeronavales durante la guerra, merecen destacarse los siguientes:

- El lanzamiento sobre tierra de misiles Tomahawk desde unidades navales situadas en el golfo Pérsico y mar Rojo. Su aparición en las pantallas de presentación en el CIC de la fragata *Numancia* supuso la primera indicación, al margen del mensaje oficial recibido del mando norteamericano, de que la guerra había comenzado.
- El elevado número de ataques aéreos sobre tierra y sobre las unidades navales de Irak por parte de la aviación embarcada, que formaba parte de una programación global en la que intervenía también la aviación basada en tierra. Ello daba origen a un interminable mensaje ATO (*Air Task Operations*), bastante complicado de interpretar.
- La intensa vigilancia visual llevada a cabo por los buques que operaban en el Golfo, debido a la presencia de minas a la deriva, lo que revalorizó la tarea de los serviolas, a los que se situó lo más a proa posible. Como confirmación de la amenaza de minas, hay que recordar los daños sufridos por dos buques norteamericanos por esta causa: el buque de asalto anfibio *Trípoli* y el crucero *Princeton*.

un terminal satélite comercial INMARSAT por buque, con un escasísimo ancho de banda y con directrices de uso muy restrictivo por el elevado coste de utilización.

Nada que ver con los tiempos actuales, en que las comunicaciones por satélite están tan desarrolladas que permiten, además de las propiamente operativas, mantener conectados con familiares y amigos de forma permanente a aquellos que toman parte en operaciones en el exterior. Todos recordamos las largas e interminables colas en los puertos egipcios, con poca infraestructura de comunicaciones, que formaban los integrantes de las dotaciones de las corbetas cuando los buques entraban en puerto para poder llamar a casa. Ya bien entrada la operación se autorizaron conferencias en HF desde los buques con el incómodo sistema de «cambio» y «corto». Bastante diferente a la actual calidad de vida de las dotaciones.

Para mí las relaciones con la prensa fueron una novedad en una operación real. Por ello y ante la ausencia de directrices precisas, decidí utilizar, en las numerosas ruedas de prensa que mantuvimos, el sentido común y la veracidad. El primer contacto lo tuvimos en Souda, donde nos localizaron a pesar de lo reservado de nuestros movimientos. Los periodistas que allí estuvieron pueden confirmar que mi reacción fue invitarlos a participar en la misa que se celebró a bordo de la cubierta de una corbeta, ya que coincidió con un domingo.

El segundo contacto tuvo lugar en Port Said, inmediatamente antes de cruzar el canal de Suez. Recuerdo que nuestro embajador en Egipto, que se había desplazado desde El Cairo para recibirnos, me sugirió que me acercara al muelle, a pesar de ser de noche, para decir algo a los periodistas españoles que allí se encontraban. Por supuesto acepté la sugerencia.

Y finalmente, después de vernos otras veces, merece destacarse una rueda de prensa en Jeddah (Arabia Saudí) a bordo de la corbeta *Infanta Cristina*. Fue una muestra de la verdad que yo quería transmitir siempre a la prensa, excepto cuando por razones de confidencialidad no era posible responder a alguna cuestión. Un periodista me preguntó si alguna vez habíamos disparado para detener un buque mercante, y resultó que este hecho acababa de producirse la noche anterior. Dudé pero no se lo oculté, y lo agradecieron, dando por finalizada la rueda de prensa para transmitir la noticia a España.

En Navidades nos visitaron y actuaron para las dotaciones dos buenos artistas, Raúl Sender y Marta Sánchez, que hicieron las delicias de las dotaciones. Como muestra de su gran profesionalidad, recuerdo que Marta Sánchez se disculpó para no asistir a un almuerzo ofrecido en su residencia por el embajador de España en Emiratos (EAU) al ministro de Defensa, al AJEMA y a los artistas, porque necesitaba más tiempo para ensayar su actuación de la tarde a bordo de la fragata *Numancia*. Por cierto, su inesperada ausencia trajo consigo que fuéramos trece los comensales, lo que no gustó al embajador, que sentó a la mesa a su hijo mayor de siete años y, de ese modo, evitó el número trece.



Algunos de los comensales asistentes al almuerzo en la residencia del embajador en EAU.

Conclusiones

España ha sido uno de los trece países que tomó parte en la I Guerra del Golfo mediante una presencia naval simultánea en el Pérsico y en el mar Rojo, que permitió tener una visión de conjunto de todo el conflicto. Haber situado las corbetas en el mar Rojo trajo consigo la presencia en la zona en la que el embargo cobró verdadera entidad. Y enviar las fragatas al Golfo supuso tener un buque español en la zona más importante del conflicto.

La entidad de la Agrupación española, así como los cometidos que llevaron a cabo sus buques durante todo el conflicto, fue similar al de la mayoría de los países que tomaron parte en él, si exceptuamos a los norteamericanos y los británicos que, además de participar con mayor número de unidades navales, fueron los que llevaron el peso de las acciones de combate en la mar.

La coordinación con las otras fuerzas navales presentes en la zona fue excelente, y la actuación y cooperación de lo más fácil, lo que no es de extrañar al utilizar todas una doctrina común, cuya base era la de la OTAN.

Los buques de la Armada operaron muy lejos de sus bases sin contar con buque de aprovisionamiento porque se carecía de ellos, con lo que tuvieron complicado el apoyo logístico en la mar. La experiencia vivida aconsejó

acometer operaciones de entidad alejados de la geografía nacional con el apoyo logístico móvil adecuado, para lo cual fue precisa la construcción de los buques logísticos necesarios.

La mina se confirmó como un arma de gran utilidad, de bajo coste y eficaz, y realmente fue la única amenaza que produjo serios daños a dos unidades navales. Esto confirmó la necesidad de disponer de unidades de medidas contra minas para enfrentarnos a esta amenaza.

La carencia en los buques de sistemas para tratar y eliminar las basuras trajo consigo, en período de guerra, tener que acumularla a bordo en cubierta, lo que no era lo más adecuado para el bienestar de las dotaciones. Contar al menos con compactadoras de basuras se consideró una necesidad a partir de aquella operación.

Finalmente debo destacar el ejemplar comportamiento de las dotaciones, que en todo momento mantuvieron muy alta la moral, unidos por un vínculo especial, consecuencia de participar en una guerra y reforzado por el alejamiento y el aislamiento de sus seres queridos. Todos ellos cumplieron con su deber y su extraordinaria labor nos permitió cumplir la misión encomendada.

Mención especial merecen los marineros de reemplazo, que perteneciendo al servicio militar obligatorio supieron estar a la altura de las circunstancias, lo que demostró la calidad de aquella juventud.



La bandera de España en Nueva York en la gran parada de bienvenida a las fuerzas participantes en el conflicto del golfo Pérsico.