

EL TERRORISMO MARÍTIMO EN LA ESTRATEGIA DE AL QAEDA

Juan Alfonso MERLOS GARCÍA



UNA de las preguntas fundamentales a las que deben responder las agencias de seguridad occidentales no es si Al Qaeda volverá a intentar y a consumir un atentado en el mar, sino cuándo se lo va a proponer y dónde, dado el éxito operativo y el gran impacto propagandístico que han tenido los golpes que los yihadistas han perpetrado en este escenario, y dado el amplio abanico de posibilidades que abre el terrorismo marítimo.

Para diseñar estrategias de respuesta eficaces y dotarse de las herramientas necesarias para neutralizar esta amenaza se hace necesario un diagnóstico sobre la naturaleza de la misma y un examen detallado de la probabilidad de eventuales ataques fijados en estas coordenadas. Es inevitable establecer indicadores sólidos que permitan prever cuál será el perfil de los autores intelectuales y materiales de futuras ofensivas, qué tipo de objetivos perseguirán, contra qué clase de blancos priorizarán sus acciones, cuál será la localización geográfica preferente de esos planes y cuáles las tácticas por las que opten de forma más recurrente (1).

Los incidentes encuadrados en este tipo de violencia apenas suman el 2 por 100 de todos los provocados por organizaciones terroristas desde 1969 (2). La sofisticación, el coste y el entrenamiento necesarios para llevar a cabo con éxito este tipo de operaciones han originado que la mayor parte de los grupos (independientemente de su matriz etnonacionalista o islamista) renuncie a ellas por una cuestión de puro pragmatismo y elemental eficiencia de acuerdo, en ocasiones, a un análisis esquemático costes-beneficios (3).

(1) PARFOMAK, Paul, y FRITELLI, John: «Maritime Security: Potential Terrorist Attacks and Protection Priorities». *CRS Report for Congress*, 9 de enero de 2007, p. 2.

(2) Datos obtenidos en «Rand Corporation-MIPT Terrorism Incident Database».

(3) LORENZ, Akiva: «Al Qaeda's Maritime Threat». *Maritime Terrorism Research Center Report*, 15 de abril de 2007, p. 5.

Atenuantes para la eclosión de la violencia yihadista en los mares

Los terroristas deben encarar numerosos desafíos para consumir hasta su último ciclo un atentado de esta fisonomía. En primer lugar, los blancos marítimos son significativamente más escasos que los terrestres, más aún considerando la riqueza que los yihadistas están encontrando en teatros de choque asimétrico, como Irak y Afganistán, con una implicación y una presencia física masivas de ejércitos occidentales. En segundo lugar, la fase de vigilancia en el mar de eventuales objetivos para el posterior procesamiento y análisis de información dificulta el camuflaje y la ocultación a quien la realiza. En tercer lugar, la simulación previa y la preparación del ataque resulta más difícilmente practicable en un escenario marítimo que en uno terrestre. En cuarto lugar, el propio estado del mar, la visibilidad o el viento, entre otros muchos factores meteorológicos, pueden y suelen dificultar el «desarrollo limpio» de la misión y ponen en riesgo su eficacia en la fase de ejecución (4); esto último a pesar de que las embarcaciones completan a menudo rutas predecibles y exhiben patrones de maniobras que pueden ser fácilmente visualizados, discernidos y controlados por los terroristas en su ciclo de planificación y análisis de información sobre blancos preseleccionados. Por último, cabe anotar que, pese al efecto publicitario que en sí mismo genera el atentado exitoso en un marco no convencional, la baja probabilidad de generar tasas de letalidad muy altas y la dificultad de filmar un ataque en el mar para posteriormente difundirlo a nivel global y en un entorno multimedia actúan como amortiguador de la ansiedad de los terroristas por apostar por este tipo de tácticas (5).

No obstante, y aun asumiendo estas y otras condiciones, el escaso número de atentados en un contexto marítimo no debería llevar a la relajación de las defensas ni a menoscabar las dimensiones de la amenaza, especialmente intensa y creciente en el mar Mediterráneo, el mar Rojo, el golfo Pérsico y, en términos generales, el sudeste asiático.

Por una parte, debe valorarse la paciencia y los metódicos mecanismos con los que «Al Qaeda central» prepara sus principales atentados, la tenacidad, la audacia y la capacidad de adaptación a situaciones adversas de la organización de Bin Laden. Por otra, no se debe soslayar el hecho de que a través de sus páginas electrónicas y foros en Internet, los partidarios de esta forma de violencia política en masa han difundido la idea de que la futura fase de la yihad debe pasar por el uso de la fuerza en los mares para controlar los pasos

(4) PELKOFKY, James: «Before the Storm: Al Qaeda's Coming Maritime Campaign». *US Naval Institute Proceedings*, vol. 132, núm. 12, diciembre de 2005.

(5) PELKOFKI, James: «Al Qaeda's Maritime Campaign». *Today in the Military*, 27 de diciembre de 2005.

estratégicos en todo el mundo, empezando por los que funcionan como llave del «oro negro» del Gran Oriente Medio.

Asimismo, conviene tener presente que tras exitosos atentados, como el llevado a cabo contra el petrolero francés *Limburg* el 6 de octubre de 2002 (6), los principales líderes de Al Qaeda han sido firmes y nítidos en la forma y el fondo de sus declaraciones. En aquel caso, subrayaron que:

- Había pocos motivos tan fuertes para felicitar a los muyahidines como la tan difícil embestida en el mar de Yemen contra una embarcación de cruzados.
- Los enemigos del Islam debían aprender que pagarían, en adelante y de forma permanente y episódica, un alto precio humano y económico por continuar su agresión a la nación islámica.
- Si los defensores de la *yihad* habían causado destrozos sin precedentes utilizando una embarcación que apenas costaba 1.000 dólares, Estados Unidos y sus aliados podían imaginar sin demasiado esfuerzo los fortísimos daños que sufrirían cuando las metas de los salafistas fuesen más ambiciosas.

El propio Osama bin Laden ha insistido en que «los ataques contra blancos que tengan una repercusión en la economía están condenados a repetirse, ya que las finanzas son la arteria principal de las naciones que ejercen impune e impudicamente el imperialismo». En los últimos años, sus huestes han subrayado por diversas vías propagandísticas que la libre navegación tiene como principal beneficiario a Estados Unidos y sirve fundamentalmente para acrecentar su poderío económico y militar (7). De ahí que, en paralelo, han multiplicado sus acciones no sólo contra petroleros, sino contra refinerías, oleoductos o estaciones de bombeo de crudo en Irak, Yemen, Arabia Saudí o Nigeria.

El contagio y la importación de la táctica

Respecto del dibujo actual de la amenaza, en concreto del «vector Al Qaeda», no se evaluaría en sus justos términos la gravedad de la misma sin reseñar que el máximo responsable del área de terrorismo marítimo en esta

(6) Esta acción terrorista se materializó concretamente en Ash Shihr al Mukallah. El *Limburg* cargaba 400.000 barriles de petróleo de los que 90.000 fueron derramados en el mar. Junto a los daños materiales y humanos, esta consecuencia revela de forma simple y directa que en este tipo de terrorismo pueden llegar a ser muy significativos y difícilmente calculables, desde un punto de vista cuantitativo y cualitativo, los destrozos de tipo medioambiental.

(7) BAKIER, Abdul Hamied: «*Jihadis Urge Naval Terrorism in the Middle East*». *Terrorism Focus*, vol. 5, núm. 19, 13 de mayo de 2008.

TEMAS GENERALES



Transporte del USS *Cole* para su reparación.

organización, Abdurrahim Mohamed al Nasheri, alias *Ahmad Belal*, está apreado. Las agencias de seguridad de Estados Unidos le atribuyen la autoría intelectual del atentado contra el USS *Cole*, que el 17 de octubre de 2000 dejó 17 marinos muertos. Fue perpetrado con 270 kilos de explosivo C-4, su coste se elevó hasta los 40.000 dólares y los daños en concepto de unas reparaciones que se prolongaron en el destructor durante 14 meses ascendieron hasta los 287 millones de dólares.

En aquel caso, Al Nasheri fue capaz de mantener sus planes fuera del radar de la inteligencia occidental, que no pudo captar ni interpretar adecuadamente los indicadores que precedieron al atentado, fundamentalmente por: 1) los de *tipo estratégico*, que se concretaban en los reiterados llamamientos de Bin Laden, uno de ellos en septiembre de 2000, para engordar la capacidad de reclutamiento de la organización y su voluntad de llevar a cabo atentados en el corto plazo por las vías más diversas, heterodoxas e imprevisibles, explotando el factor sorpresa en toda su dimensión, y 2) los de *tipo táctico y operativo*, que pasaron tanto por el aumento de las comunicaciones y las transacciones económicas entre la media docena de salafistas que conformaron la red de ataque, como por el alquiler en Adén de casas que sirvieron de refugio y cuyos muros exteriores fueron construidos semanas antes del golpe sin que este hecho levantase ningún tipo de sospecha (8).

(8) LORENZ, Akiva: «Analyzing the USS Cole Bombing». *Maritime Security Research Papers*, 27 de diciembre de 2007.



Ejercicio de abordaje sobre el petrolero *Marqués de la Ensenada* realizado por el equipo de la fragata *Almirante Juan de Borbón* con el apoyo del helicóptero embarcado, durante la Operación ACTIVE ENDEAVOUR en aguas del Mediterráneo en el mes de diciembre pasado.
(Foto: F. J. Núñez Fernández).

Al propio Al Nasheri se le atribuye el intento de atentado, finalmente frustrado, contra el USS *Sullivan*, el 3 de enero de 1999, mientras el petrolero repostaba en el puerto de Adén; y tras su captura en noviembre de 2002 trascendieron planes de Al Qaeda para atacar en el Mediterráneo que él mismo se habría encargado de poner en práctica (9). Esta serie de operaciones la habría emprendido una célula compuesta por una veintena de terroristas que fue detenida el 11 de mayo de 2002 por las fuerzas de seguridad marroquíes

(9) DALY, John: «Al Qaeda and Maritime Terrorism, Part I». *Terrorism Monitor*, vol. 1, núm. 4, 24 de octubre de 2003.

TEMAS GENERALES

gracias a información captada, procesada, explotada y, en definitiva, coordinada a nivel internacional. Buscaban estrellar lanchas cargadas de explosivos manejadas por suicidas contra buques de Estados Unidos, Reino Unido y objetivos sin precisar de la OTAN en el estrecho de Gibraltar (10), en el marco de la Operación ACTIVE ENDEAVOUR.

Más allá de los proyectos diseñados por la cúpula árabe-afgana de Al Qaeda, los grupos asociados y las células que basculan ideológicamente en su órbita han intentado importar métodos y tácticas, debido a un fenómeno y una dinámica fundamental de fascinación, emulación y contagio. El atentado perpetrado en Estambul en noviembre de 2003 con coches-bomba contra dos sinagogas y el consulado británico, dejando más de 60 muertos, derivó de un plan profundamente rectificado: originalmente esos terroristas, desvinculados operativamente de «Al Qaeda Central», intentaban estrellar un camión suicida cargado con una tonelada y media de explosivos contra un crucero israelí en el momento de su ataque en el puerto mediterráneo de Antalya (11).

Conclusión y previsión: una amenaza duradera y creciente

Con frecuencia analistas, académicos, profesionales de la seguridad y medios de comunicación trasladan equivocadamente a la opinión pública internacional la impresión infundada de que el terrorismo marítimo es una amenaza menor, de la misma manera que (a pesar de los recientes episodios en aguas del África oriental) se inculca a menudo la idea de que la comunidad internacional ha eliminado la lacra de la piratería, cuando los asaltos se han triplicado en la última década hasta alcanzar los niveles más elevados de la historia moderna (12).

Son valoraciones sobre los riesgos para la seguridad internacional que no se compadecen con la realidad. Al Qaeda seguirá considerando un elemento central de su estrategia contra Estados Unidos y sus aliados el ataque contra todos aquellos blancos, como los buques de guerra y los petroleros, que simbolizan el poder occidental y la colonización del mundo árabe y musulmán por parte de Occidente.

Son y continuarán siendo áreas especialmente sensibles, por esta razón, los estrechos de: 1) Gibraltar, más aún ponderando la proliferación y fortaleci-

(10) FINN, Peter: «Arrests Reveal Al Qaeda Plan». *The Washington Post*, 16 de junio de 2002, p. 1.

(11) KOKNAR, Ali: «Maritime Terrorism: A New Challenge for NATO». *Energy Security*, 24 de enero de 2005.

(12) LUFT, Gal, y KORIN, Anne: «Terrorism Goes to Sea». *Foreign Affairs*, vol. 83, núm. 6, diciembre de 2004.

miento creciente de células yihadistas en Marruecos, Argelia, Túnez y Libia, y su vinculación operativa e ideológica a escala transnacional a través de la franquicia «Al Qaeda en el Magreb Islámico»; 2) Ormuz, que conecta el golfo Pérsico con el mar de Arabia, tiene apenas una milla y media de anchura en algunos de sus tramos, recibe diariamente el paso de 15 millones de barriles de petróleo y ha sido ya blanco de tentativas finalmente frustradas, como desveló el presidente George W. Bush en el *Discurso sobre el Estado de la Nación* de 2003; 3) Bab el-Mandeb, que opera como entrada al mar Rojo y por donde transitan diariamente tres millones y medio de barriles, y 4) Malaca, que separa Indonesia de Malasia, tiene mil kilómetros de longitud y es atravesado por unos 50.000 barcos al año.

Los terroristas son conscientes de que todas aquellas embarcaciones que siguen rutas más o menos predecibles son vulnerables; también de que por vía marítima se transportan las dos terceras partes del crudo que se distribuye a nivel mundial; asimismo, de que por razones varias la escolta de petroleros es inviable y los sistemas de radares que llevan instalados circunvalan las colisiones con grandes barcos pero adolecen de falta de sensibilidad para la identificación de pequeñas lanchas (13).

Quienes están inmersos en los circuitos del movimiento yihadista global, en definitiva, manejan el cálculo en función del cual la creación de un clima de inseguridad y desconfianza en nodos marítimos estratégicos supondría un duro y sostenido golpe para el comercio internacional y, consecuentemente, para la economía mundial. Es un error flexibilizar, retardar o ablandar la respuesta a la amenaza por entender que las metas y ambiciones de quienes la representan resultan desproporcionadamente ambiciosas. Se estarían ampliando irresponsablemente los márgenes de maniobra de quienes emplean únicamente como medio para la consecución innegociable de sus objetivos la destrucción en masa, material y humana.



(13) BANNERJEE, Neela, y BRADSHER, Keith: «A Vulnerable Time to be Moving Oil by Sea». *The New York Times*, 19 de octubre de 2002.