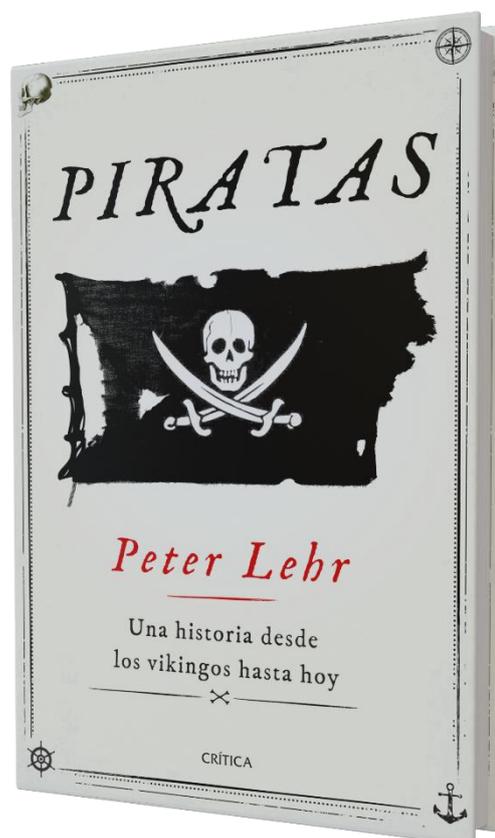


CRÍTICA

PETER LEHR

Piratas

**Una historia desde
los vikingos hasta hoy**



**La historia mundial de la piratería, documentada con gran criterio
a través de una selecta y rigurosa selección de historiadores y
fuentes fascinantes.**

A LA VENTA EL 8 DE SEPTIEMBRE

AUTOR DISPONIBLE PARA ENTREVISTAS

PARA AMPLIAR INFORMACIÓN, CONTACTAR CON:
Andreu Sitjà i Oliva (Comunicación Área Ensayo):
682 69 63 61 / asitja@planeta.es

SINOPSIS

¿Qué verdad se esconde tras las leyendas que presentan a los piratas como audaces «príncipes del mar»? Ante la imagen romántica de los piratas en el cine y el aumento de los asaltos a sangre fría frente las costas africanas que a menudo vemos en los informativos, Peter Lehr, experto en terrorismo marítimo, huye de la simplicidad de los mitos para ofrecernos una historia global de la piratería.

Desde los vikingos y los piratas Wako medievales hasta los asaltantes somalíes de la actualidad, Lehr analiza la motivación que lleva a algunos individuos a convertirse en piratas, así como su organización, la violencia en el mar y las tácticas de terror utilizadas para saquear barcos y regiones costeras. También se ocupa del papel del Estado en el desarrollo de la piratería desde los corsarios que actúan bajo una autoridad legítima hasta los piratas que operan tomándose la justicia por su mano, y explora cómo la combinación de factores estructurales como la debilidad de la vigilancia marítima y la liberalización del comercio ha hecho posible que la piratería persista hasta nuestros días.

Piratas es un libro de agravios y adversidades, de emoción y aventuras que traza la historia de la piratería a lo largo de los siglos a la vez que propone posibles medidas para combatir la amenaza que representa en la actualidad.

EL AUTOR



Peter Lehr es profesor de estudios sobre terrorismo en el Centre for the Study of Terrorism and Political Violence de la Universidad de St Andrews, Escocia. Es autor de *Counter-Terrorism Technologies: A Critical Assessment* y editor de *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*. Vive en Fife, Escocia.

EXTRACTOS DE LA OBRA

INTRODUCCIÓN

«Un día gris de noviembre, un barco surcaba las olas del mar de la China Meridional con rumbo a Port Klang, Malasia, procedente de Shanghái. Los veintitrés miembros de la tripulación se ocupaban de sus quehaceres sin prestar atención a las decenas de barcos pesqueros más pequeños que faenaban en las proximidades. De pronto, varios hombres bien armados salieron de la nada y subieron a bordo, empuñando cuchillos largos y pistolas. No tardaron en reducir a los atemorizados tripulantes antes de encerrarlos en la bodega. Poco después, los cautivos volvieron a ser arrastrados por la fuerza hasta la cubierta. Los alinearon a lo largo de la barandilla con los ojos vendados y después les apalearon, apuñalaron o dispararon; el destino de todos ellos fue el mismo: los veintitrés fueron arrojados al mar, algunos todavía vivos, para borrar todo rastro del horrible crimen. Se ha dicho que rara vez “en la llamada edad de oro de la piratería, en los siglos XVII y XVIII, se cometió en alta mar un asesinato más brutal y despiadado que el perpetrado por quienes se apoderaron de este barco”. Sin embargo, este ataque no tuvo lugar en un pasado lejano, sino el 16 de noviembre de 1998, y el objetivo fue el granelero MV (buque de motor) *Cheung Son*.»

«La matanza del *Cheung Son* y otros sucesos similares ocurridos durante los años noventa tuvieron una cosa en común: pese a su brutalidad, pasaron casi inadvertidos. Cuando la piratería ha atraído la atención del público, lo ha hecho, en general, a través de las historias de ficción: la novela, como *La isla del tesoro* (1883) de Robert Louis Stevenson, o una película de Hollywood, como *El pirata negro* (1926) con Douglas Fairbanks, *El capitán Blood* (1935) con Errol Flynn y, en fecha más reciente, la exitosa serie *Piratas del Caribe* con Johnny Depp. Esta situación no cambiaría hasta noviembre de 2005, cuando una nueva generación de piratas de alta mar, los piratas somalíes, adquirió notoriedad internacional gracias a un osado ataque contra un crucero moderno.»

«[...] Los somalíes no son los únicos que hoy en día arriesgan sus vidas practicando la piratería con la esperanza de enriquecerse, también hay muchos nigerianos que están dispuestos y pueden hacerlo en el golfo de Guinea, al tiempo que han vuelto a aumentar los actos de piratería en el estrecho de Malaca y el mar de la China Meridional. La piratería está en alza, no solo en los titulares de las noticias y en las enormes franquicias de entretenimiento, sino también en un aluvión de documentales, artículos y libros publicados sobre el tema.»

«[...] ¿Cómo son las actividades de los piratas modernos en comparación con épocas anteriores? ¿Se pueden extraer algunas lecciones de los intentos a lo largo de la historia de combatir la piratería que podrían ayudarnos en la actualidad? Y lo más importante, si el poder naval es ahora mayor que nunca, ¿por qué todavía no hemos sido capaces de poner fin de una vez por todas a la piratería? ¿Por qué persiste la piratería, al parecer contra todo pronóstico? Este libro responde a estas preguntas, centrándose en la trayectoria de los piratas a lo largo del tiempo.»

PARTE I: REGIONES DISTINTAS, DE 700 A 1500

«¿Porqué elige alguien convertirse en pirata o corsario y decide hacer una carrera del saqueo en el mar? La mayoría de las sagas de Hollywood y de las novelas románticas sobre piratas enmascaran de forma sistemática la triste realidad de que ser pirata era, y en muchas regiones marítimas del mundo lo sigue siendo, una ocupación muy arriesgada, algo que puede resultar bastante peligroso para la salud. Quien en el pasado elegía esta profesión, lo hacía posiblemente con la esperanza de enriquecerse de forma rápida.»

«[...] La decisión de dedicarse a la piratería solía estar motivada por uno de dos factores: por una parte, por problemas como la miseria más absoluta, el desempleo, las duras condiciones de vida y la perspectiva de un futuro en general sombrío; y, por otra, por la codicia o la fascinación por el dinero fácil. Otro factor poderoso era la huida de la justicia: el “mar siempre había servido de refugio para elementos al margen de la ley y criminales”. La combinación exacta de estos componentes no dependía tanto de la región como de las circunstancias subregionales o incluso locales, que podían variar mucho con el tiempo.»

«[...] Curiosamente, los oprimidos no fueron los únicos que decidieron optar por la piratería o el corso en la Edad Media. La carrera de pirata o corsario podía tentar incluso a la nobleza y muchas veces por razones muy similares: escapar de una vida de pobreza y miseria, deparada por un destino cruel. Naturalmente, su pobreza era relativa y cabe suponer que muchos nobles se hicieron a la mar más por afán de aventuras que por otra cosa. No obstante, hubo muchos individuos de noble cuna que se convirtieron en piratas o corsarios bajo presión».

«[...] En algunas culturas marítimas, como la de los vikingos que saquearon las costas de las Islas Británicas, Irlanda y la Europa continental en la Alta Edad Media

a partir del siglo VIII o, en el otro extremo del mundo aproximadamente por la misma época, la de los *orang laut* que atacaban las costas del estrecho de Malaca, los saqueadores eran considerados guerreros nobles que merecían admiración y respeto. En estas culturas, la participación en una incursión pirata era una de las maneras aceptadas de granjearse una reputación, así como de conseguir cierta riqueza.»

«[...] Para que la piratería prosperara de verdad, hacía falta algo que iba más allá de los motivos políticos y económicos o del fervor religioso de los piratas: la connivencia de funcionarios corruptos, de determinados puertos o incluso del propio sistema político, todos ellos necesarios para crear un “entorno propicio”. Por desgracia, las fuentes medievales disponibles son bastante imprecisas en cuanto al papel que desempeñaron los funcionarios. Sin embargo, sí existe suficiente información de determinados puertos para poder arrojar algo de claridad sobre este aspecto concreto del entorno propicio. Los grandes puertos, en contraposición a las guaridas de piratas relativamente pequeñas y remotas, desempeñaron una función crucial en el marco de la piratería no solo por ser refugios seguros, sino también por ser lugares importantes para que los piratas se deshicieran del botín. Además, en estos grandes puertos se podía contratar tripulación y conseguir importante información actualizada sobre los movimientos de barcos y sobre posibles medidas contra la piratería.»

«[...] Para dedicarse a la vida pirata se necesita en primer lugar disponer de un barco desde el que robar y saquear. En la época medieval, cuando se trataba de una banda de piratas de nueva creación, este problema se solía resolver instigando un motín a bordo de un barco mercante o un buque de guerra, o robando un navío apropiado pero desprotegido que estuviera fondeado. Muchos piratas comenzaron a operar siguiendo uno de estos dos métodos.»

«[...] Una vez que los piratas habían conseguido una nave adecuada y salido a la mar, tenían que encontrar su objetivo. Antes de la invención del radar, el avistamiento de un barco dependía de la posición de uno. [...] Como los acantilados solían escasear en alta mar, la alternativa consistía en utilizar la cofa del palo mayor para ampliar artificialmente el campo de visión a entre 15 y 20 kilómetros, dependiendo de la altura del mástil. Aun así, las posibilidades de pasar por alto un objetivo seguían siendo muy altas. Naturalmente, los piratas forzaban la suerte a su favor eligiendo lugares en los que cabía esperar que iban a encontrarse con muchos barcos, ya fuera buscándolos a lo largo de las

principales rutas marítimas o aguardando al acecho en un escondrijo adecuado para tender una emboscada a una nave desprevenida.»

«[...] Los ataques de los piratas no solo se producían en el mar; también existía una piratería de alto nivel en forma de verdaderas flotas piratas, grandes y pequeñas, que llevaban a cabo operaciones anfibas a gran escala contra objetivos en tierra. [...] Las costas mediterráneas de la cristiandad no fueron las únicas que sufrieron devastadoras incursiones a gran escala. En el norte, los vikingos llevaron a cabo ataques costeros relevantes y continuos. Al principio estas incursiones eran expediciones pequeñas y de exploración, básicamente, en las que se aventuraban a través del mar del Norte hasta las costas británicas, irlandesas y francas, y atacaban regiones costeras, así como sistemas fluviales navegables. Por lo común, en estas incursiones solo participaban entre diez y doce barcos, con una tripulación combinada de hasta quinientos hombres. Se trataba esencialmente de asaltos relámpago.»

«[...] Los piratas también se adentraban por ríos navegables para saquear ciudades que estaban alejadas de la costa y, por tanto, no habían adoptado medidas contra la piratería. [...] Los vikingos navegaron con frecuencia por el Rin, el Sena, el Loira y el Guadalquivir para atacar núcleos de población como Colonia, Tréveris, París, Chartres y Córdoba. Asimismo, las flotas de los *wakō* se aventuraron hasta el centro de China, utilizando los grandes sistemas fluviales y las redes de canales para atacar las ciudades del interior.»

«[...] Perseguir a los piratas en el mar era todo un desafío, pues siempre superaban en número a sus enemigos. Por otra parte, solo existía una cantidad limitada de bases piratas importantes, lugares en los que podían disfrutar de la “vida alegre” mientras vendían sus botines, se reabastecían de víveres y también de armas y munición, y reparaban sus barcos. Por consiguiente, en lugar de perseguir las embarcaciones, la decisión lógica a la hora de combatir la piratería era atacar sus bases, siempre que los cazadores de piratas fueran lo suficientemente fuertes para hacerlo y que la amenaza que representaran los piratas fuera lo bastante grave para justificar expediciones tan costosas.»

PARTE II: EL AUGUE DEL PODER NAVAL EUROPEO, DE 1500 A 1914

«[...] Es importante recordar que la profesión de pirata o corsario era peligrosa y que las probabilidades de morir eran mayores que las de hacerse rico. Aunque cabe pensar en que había al menos cierto romanticismo o amor por la aventura entre quienes decidían dedicarse a la piratería, también solía intervenir una serie de factores de atracción y rechazo mucho más mundanos. Esto, como ya hemos visto, fue lo que ocurrió entre los años 700 y 1500, y también fue el caso durante los cuatro siglos siguientes que examinaremos en esta parte.»

«[...] No es de sorprender que, en vista de su lucha diaria por la supervivencia, siempre existiera la tentación de recurrir a la delincuencia, lo que para las poblaciones costeras solía significar optar por la piratería, bien a tiempo parcial fuera de la temporada de pesca o a tiempo completo con la esperanza de escapar de una vez por todas de la pobreza.»

«[...] Si bien la idea de convertirse en pirata resultaba a veces bastante atractiva para los marineros de agua dulce, debió de ser aún más tentadora para los hombres de mar. En la Inglaterra de finales del siglo XVI, un navegante con experiencia que navegara a bordo de un barco de guerra de la Marina Real podía esperar ganar en torno a 1,10 libras por tres meses de trabajo, mientras que un corsario podía ingresar la friolera de 15 libras o más. No es de sorprender que marineros experimentados, que constituían una subclase marginal propia en los márgenes de la “respetable” sociedad terrestre, representaran el grueso de los reclutas de barcos corsarios y piratas por igual.»

«[...] En ocasiones, el afán de aventura, en lugar de la codicia o los agravios, también animaba a algunos caballeros a dedicarse a la piratería. Stede Bonnet (c. 1688-1718) fue uno de ellos. Culto y aficionado a la lectura, era un rico terrateniente de Barbados y comandante de la milicia local con una vida bastante tranquila y respetable hasta que de pronto decidió convertirse en pirata en 1717, es probable que por puro aburrimiento. Lo hizo por todo lo alto, comprando un navío adecuado al que bautizó *Revenge* y contratando a una tripulación experimentada a la que pagaba bien. Por desgracia para él, carecía de una cualidad esencial para ser un exitoso capitán pirata: Bonnet no era un líder natural y su tripulación no tardó en abandonarle para unirse al capitán pirata Edward Teach, más conocido como “Barbanegra”».

«[...] Para que el negocio de la piratería fuera floreciente era crucial, como mínimo, un “guiño de complicidad” de funcionarios corruptos, cuando no del Estado, como había ocurrido con los piratas en la Edad Media. Lo diferente en ese

momento fue la rápida expansión de los imperios coloniales español, portugués, inglés, holandés y francés, que facilitaron más que nunca esta connivencia (semi)oficial. Ello se debió sobre todo a dos factores: en primer lugar, el botín por entonces realmente enorme que se podía conseguir capturando barcos del tesoro españoles o portugueses cargados hasta los topes de oro, plata, joyas, sedas y especias [...] y, en segundo lugar, las grandes distancias que mediaban entre el centro imperial y la periferia colonial.»

«[...] El puerto pirata más famoso de todos los tiempos, y escenario de muchas historias, películas y videojuegos de piratas, fue Port Royal, en Jamaica. Desde su fundación en 1655 hasta su destrucción por un devastador terremoto menos de cuatro decenios más tarde, en 1692, el puerto se granjeó una merecida reputación de ser Sodoma y Gomorra, la “ciudad más malvada del mundo” (los devotos de la época afirmaban que su destrucción era un castigo de Dios por todos los pecados cometidos en ella). Su proximidad a asentamientos españoles en el Caribe y Centroamérica, así como a las rutas marítimas utilizadas por las flotas del tesoro españolas, convertían a Port Royal en un lugar ideal para las actividades de piratas y corsarios. La predisposición de sus gobernadores a expedir patentes, sin hacer preguntas, a cualquiera que pudiera pagar los honorarios incrementaba el atractivo del puerto para toda clase de filibusteros, con patente o no.»

«[...] Al igual que su equivalente caribeño, Macao también estaba repleto de posadas, tabernas, burdeles y antros de juego, y también de fumaderos de opio (que no existía en Port Royal, donde los piratas preferían el ron y el grog), y por supuesto mercados “sin preguntas” en los que los piratas podían vender mercancías ilegales, comprar armas y munición, conseguir información sobre los movimientos de los barcos y contratar nuevas tripulaciones.»

«[...] La mayoría de los piratas iniciaban su carrera enrolándose en una tripulación ya existente. Por lo general, lo único que se necesitaba era hablar con la persona adecuada en el lugar indicado, normalmente una taberna junto al puerto.»

«[...] Una vez fuera del puerto, los siguientes pasos eran los mismos para los piratas y los corsarios: había que avistar la presa, interceptarla y abordarla. Cuando se trataba de acechar barcos, la opción habitual seguía siendo mantenerse a la espera para tender una emboscada en lugares adecuados a lo largo de rutas marítimas muy transitadas.»

«[...] Cuando se trataba de capturar barcos, y sobre todo del peligroso acto del abordaje, la mayor parte de los piratas y corsarios activos en este período

también preferían, como sus predecesores, hacerlo sin tener que luchar. La mayoría de las veces era suficiente con izar la bandera negra (o la equivalente local) para intimidar a la tripulación de la nave elegida como objetivo y conseguir su sumisión.»

«[...] El disimulo y la astucia no siempre eran una opción; si el barco atacado estaba bien preparado y alerta, no se podía evitar la batalla. Y como en el período analizado en la primera parte, las batallas tendían a ser prolongadas y sangrientas, en ese momento más que nunca debido a la aparición de la artillería naval. Los piratas no utilizaban la artillería para hundir los barcos que atacaban, sino para inmovilizarlos y para diezmar a la tripulación de cara al abordaje.»

«[...] No obstante, por regla general, cuando las ráfagas bien dirigidas de metralla y fuego de mosquete lograban el objetivo de inmovilizar el barco atacado y reducir el número de defensores, la embarcación era abordada y se entablaba un desesperado combate cuerpo a cuerpo. Para ello, los asaltantes solían preferir armas más cortas, como pistolas, sables, dagas, hachas y similares: estas armas eran ideales para luchar cuerpo a cuerpo en espacios reducidos.»

«[...] En comparación con los piratas, sus homólogos con patente, los corsarios, tenían más posibilidades de sobrevivir a sus carreras. Obviamente, compartían con los piratas los mismos riesgos de morir en la batalla o en un naufragio, pero, al estar protegidos por una patente, no solían ser ejecutados cuando eran capturados por el enemigo; [...]. Si sobrevivían a sus peligrosas carreras, podían retirarse honorablemente y vivir como miembros destacados y muy respetados de sus sociedades.»

«[...] Mucho mejor que combatir a los piratas individuales en el mar o en ensenadas, pero también más peligroso, era llevar la lucha a sus bases para cerrarlas de una vez por todas. Las guerras que libraron desde el siglo XVI hasta principios del siglo XIX varias potencias navales occidentales contra los corsarios berberiscos de Argel, Trípoli y Túnez permiten entender mejor las dificultades que acompañaron a esas campañas. La mayoría de los asaltantes del mar que operaban desde esos tres principados de Berbería eran, en un sentido estricto, corsarios: sus actividades estaban autorizadas por sus gobernantes y se limitaban a atacar a los respectivos enemigos de cada ciudad, que solían ser muchos. Los principales ingresos de Argel, Trípoli y Túnez provenían de los botines, que incluían mercancías, oro y plata (en lingotes o en monedas), armas y munición, y esclavos para el pujante mercado de esclavos; sin los ingresos derivados de esta

piratería patrocinada por el Estado, los principados no habrían sido Estados viables y sus *yihads* marítimas contra los infieles tenían mucho más que ver con la necesidad económica que con la convicción religiosa.»

«[...] No obstante, para principios del siglo XX, los tiempos también habían cambiado en otro sentido: tras siglos de librar “pequeñas guerras” en los límites de sus zonas de influencia, los viejos imperios europeos habían reclamado finalmente sus derechos, y hasta cierto punto los habían aceptado mutuamente, y les resultaba más rentable confiar en el comercio marítimo que en apuntarse tantos y saquear a través de corsarios o piratas. Esto también significaba que estos instrumentos antes útiles en las incesantes guerras por poderes en el mar ya no servían para promover el interés nacional, sino todo lo contrario. Además, la tecnología moderna fue otorgando gradualmente a las fuerzas navales de varias potencias marítimas una ventaja sobre los piratas.»

PARTE III: UN MUNDO GLOBALIZADO, DESDE 1914 HASTA EL PRESENTE

«[...] En un mundo en el que disminuyen de manera alarmante las poblaciones de peces, a los pescadores de los países menos desarrollados, que carecen de un Estado del bienestar avanzado, les resulta cada vez más difícil llegar a fin de mes. No es de sorprender la tentación de explorar actividades alternativas aprovechando su destreza en el mar, sobre todo si se tiene en cuenta que los que viven en la costa presencian cada día un auténtico desfile de portacontenedores, graneleros, petroleros y similares con miles de dólares en efectivo en sus cajas fuertes para pagar los derechos portuarios y los salarios. En Somalia, en la primera década del siglo XXI, es posible que un joven tuviera que enfrentarse a una difícil elección: entre ganar un par de centenares de dólares al mes en una milicia, y menos de la mitad como campesino, o hacerse pirata y ganar entre 10.000 y 100.000 dólares (dependiendo del barco asaltado y la función desempeñada) en cada ataque con éxito.»

«[...] No obstante, sería injusto acusar a los jóvenes somalíes que optaron por la piratería de hacerlo solo por codicia. Al menos en el caso de la primera oleada de la piratería somalí, que fue surgiendo gradualmente a finales de los años noventa, la causa principal fueron los agravios. En particular, fueron el derrumbe del Estado somalí en enero de 1991 y el consiguiente desmoronamiento del orden público en tierra y en mar, lo que arrojó a los jóvenes pescadores somalíes en brazos de la piratería. Al principio se organizaron en grupos simplemente para defender sus aguas de la depredación de los arrastreros de altura de todo el mundo que acudían allí para practicar la pesca ilegal no regulada y no declarada.

Al parecer, estos arrastreros no dudaban en emplear la violencia contra las embarcaciones de pesca de bajura somalíes, a menudo mucho más pequeñas, destruyendo sus redes o incluso embistiéndolas para obligarlas a regresar a la orilla. Así pues, los pescadores somalíes empezaron a organizarse a mediados de los años noventa en grupos de autoayuda para defenderse de estos agresivos intrusos. Sin embargo, no tardaron en darse cuenta de que capturar barcos extranjeros y retener a sus tripulaciones para obtener una recompensa era mucho más lucrativo que la pesca, que es por lo que a finales de los años noventa estos grupos de autoayuda se fueron convirtiendo en bandas de piratas.»

«[...] Los piratas nigerianos que operan actualmente en el golfo de Guinea cuentan historias similares: se quejan de la pesca ilegal de los arrastreros de altura extranjeros, pero también de la contaminación por hidrocarburos que hace que la pesca de bajura sea cada vez más difícil.»

«[...] Al igual que en los dos períodos anteriores examinados, para que la piratería prosperara de verdad era necesaria la existencia de un entorno propicio, como el creado por la connivencia de los funcionarios del Gobierno, por determinados puertos que operan conforme a una política de “no hacer preguntas” y quizá incluso cuando algunos Estados no están interesados en hacer frente a la piratería o son demasiado débiles para hacerlo.»

«[...] Hay al menos algunas buenas noticias con respecto al apoyo estatal a la piratería: tras haber desempeñado un papel tan prominente permitiendo la piratería en el pasado, actualmente ningún Estado apoya activamente a los piratas para que acosen el tráfico marítimo de sus vecinos. Sin embargo, la palabra clave aquí es “activamente”. Como ya se ha mencionado, algunos Estados todavía consideran útil hacer la vista gorda a las actividades de los piratas que operan en sus aguas siempre y cuando asalten los barcos de otros.»

«[...] Si la comunidad internacional está realmente interesada en acabar, o al menos reducir, la piratería, y no solo en aguas somalíes, es imprescindible apresar a los arrastreros ilegales. Por ejemplo, en Indonesia, los daños económicos y ecológicos causados por la pesca ilegal son tan enormes, que el Gobierno del presidente Widodo ha ordenado a la Armada indonesia que hunda los arrastreros que penetren en sus aguas (tras detener y desembarcar a sus tripulaciones) para disuadir a otros.»

«[...] Los grupos de piratas activos en la actualidad en el mar de la China Meridional y el estrecho de Malaca, en el mar Árabe y en el golfo de Guinea, también parecen haber aprendido la lección de que “más grande” no significa necesariamente “mejor”: en una época de vigilancia no solo por mar, sino por aire mediante helicópteros, aeronaves de patrullaje marítimo e incluso drones, el arte de ocultarse a plena vista es más importante que nunca. Imitar el comportamiento de los innumerables barcos de pesca de bajura y los pequeños arrastreros siempre presentes en las aguas costeras de estas regiones marítimas es fácil.»

«[...] Se han documentado un par de casos de piratería contra yates, en los que marineros contratados o clientes que habían fletado una embarcación resultaron ser delincuentes que usaron su acceso al barco para reducir a los propietarios y atarlos o matarlos directamente. En el Caribe, la razón principal para esta clase de ataques suele ser conseguir un yate adecuado para introducir drogas en Estados Unidos.»

«[...] En las tácticas concretas de conmoción y pavor utilizadas por los piratas somalíes suelen participar hasta siete piratas, que actúan solos en una lancha de fibra de vidrio o en varios botes imitando la táctica del pasado del enjambre al estilo de una manada de lobos, aunque a una escala mucho menor. En estos casos, los grupos de acción pirata de hasta cuarenta hombres se acercan a toda velocidad hasta el barco elegido como objetivo desde diferentes ángulos en varias lanchas propulsadas por potentes motores fueraborda Volvo o Yamaha. Intentan obligar al buque a detenerse disparando algunas ráfagas de AK-47 a la superestructura, seguidas en ocasiones de una granada propulsada por cohete para dejar aún más claras sus intenciones.

«[...] El temor causado por los esquifes de los piratas cuando aparecen en las pantallas de los radares en el golfo de Guinea es aún mayor: el grado de violencia de los piratas nigerianos y su disposición a causar daño o incluso matar a los miembros de la tripulación que no cumpla de inmediato sus órdenes, supera con mucho al de los piratas somalíes. La principal motivación de los piratas nigerianos no siempre es tomar como rehenes a los miembros de la tripulación para exigir un rescate. En su lugar, saquean los buques de carga general para apropiarse de los objetos de valor de la tripulación y del dinero de la caja fuerte, mientras que los petroleros suelen sufrir ataques por su carga de petróleo refinado, que es sustraído por otro barco en un rápido trasvase entre buques después de haber obligado a navegar al petrolero capturado hasta un lugar alejado y seguro.»

«[...] Existen diferentes maneras de clasificar las variantes de la piratería utilizadas por los piratas modernos, pero, en general, se pueden dividir en las siguientes categorías (en orden ascendente de violencia): el simple robo de un barco fondeado; el robo armado / violento de barcos en ruta; el secuestro de barcos en ruta para tomar rehenes y pedir un rescate; y, por último, el secuestro de barcos para convertirlos en “barcos fantasmas” (es decir, naves sin registro legal que surcan los mares con fines ilícitos).»

«[...] Pese a la moderna tecnología de vigilancia y armamento, la lucha contra los piratas sigue siendo un asunto peligroso y arriesgado, en especial cuando se trata de recuperar buques secuestrados.»

«[...] Debe quedar claro que las incursiones marítimas, tanto sancionadas como no sancionadas, no existen en el vacío. El fenómeno y sus altibajos están estrechamente relacionados con las circunstancias que prevalecen en tierra y, en particular, en las zonas costeras, ya que son las regiones donde se puede encontrar a personas con aptitudes marineras esenciales. [...] Estas comunidades marítimas que viven en circunstancias de miseria y subsistencia siguen existiendo en la actualidad. Los *orang laut* del Sudeste Asiático serían un ejemplo de ello. El resultado de este abandono es predecible: estos sectores discriminados de la población comienzan a buscar tarde o temprano una salida de la miseria.»

«[...] Pensemos en la piratería somalí, que pasó con rapidez de ser una piratería costera y oportunista que afectaba solo a unos pocos barcos a convertirse en piratería organizada en alta mar, primero en el golfo de Adén y después en todo el mar Árabe, lo que representaba una verdadera amenaza para las cadenas de suministros marítimas europeas. La UE, sobre todo las grandes potencias marítimas del Reino Unido, Francia y España, hizo esfuerzos por “securitizar” la piratería, es decir, “ascenderla” de ser un mero delito marítimo a ser una amenaza de seguridad global potencialmente aliada con el terrorismo, esfuerzos que se tradujeron en el despliegue de escuadras navales de la Unión Europea y la OTAN, al que siguió el despliegue de buques de guerra de otras naciones interesadas, como Japón, Corea del Sur, China, Rusia y la India.»

«[...] En el marco actual de la piratería en el golfo de Guinea, el estrecho de Malaca y el mar de la China Meridional, y del riesgo que representan los piratas somalíes que aún existen y que mantienen un perfil bajo, el sector privado de la seguridad marítima está en auge. Algunas de las empresas más emprendedoras ya han discutido planes que incluyen pasar de la seguridad reactiva a la proactiva, incluida la persecución de piratas activos. Sin embargo, hasta ahora no se ha dado

este paso, debido sobre todo a las diferentes leyes de los Estados sobre el porte de armas y la dificultad de perseguir a los barcos piratas en aguas costeras profundas en una época en que los derechos soberanos de los Estados son supremos.»

«[...] Para hacer frente a los piratas en tierra y en el mar, en todos los actuales focos de piratería, es necesario un régimen de orden en el mar que funcione, que incremente los riesgos para los piratas al tiempo que reduzca sus beneficios. Por supuesto, para ello se requiere la voluntad política de los Estados costeros, así como una cierta capacidad marítima en forma de buques y personal adecuados.»

«[...] Tampoco existe una verdadera voluntad política de abordar la pesca ilegal, la otra cara de la moneda de la piratería, muy visible en el caso de la piratería somalí y también una de las causas de la piratería en el mar de la China Meridional. Mientras esto no cambie, la piratería seguirá existiendo, lo que también significa que durante años o incluso décadas, personas de diferentes regiones decidirán dedicarse a la piratería por las mismas razones de siempre.»

CRÍTICA

Para ampliar información, contactar con:

Andreu Sitjà i Oliva (Comunicación Área de Ensayo)

682 69 63 61 | asitja@planeta.es