



Piratas en el Horizonte....

La piratería en el siglo XXI

por el Ing. Jesús Gerzahn Huidobro González, Consultor. Aleph, Ingenieros Consultores, S.A. de C.V.



Que es mi barco, mi tesoro, que es mi Dios, la libertad; mi ley; la fuerza y el viento, mi única patria...la mar.



La literatura y el cine han contribuido a crear una falsa imagen de la piratería. Los relatos de aventuras de “La maldición del Perla Negra” y “El cofre del Tesoro”, para mencionar tan sólo los más actuales de ellos, crearon una idea romántica y absolutamente falsa de los piratas. Nada tuvieron ni tienen estos feroces asesinos del mar con los valientes aventureros creados por la ficción.

A lo largo de la historia, los mares del mundo han sido azotados por la piratería. Francis Drake (en los 1500's), el Capitán Morgan (Henri Morgan, 1600's) y Barbanegra (en los años 1700's) son solo algunos de los tantos criminales que se hicieron famosos gracias a un sin fin de atrocidades cometidas con un único fin: **apoderarse de los grandes botines transportados en el mar.**

Hay quienes creen pensando la mitad de las historias de piratas que escucharon en su infancia eran en gran medida producto de la imaginación pero, para sorpresa de muchos, estas no sólo son verídicas sino que en los últimos años han sufrido un repunte significativo que ha logrado despertar gran preocupación en el sector marítimo.

La mayoría de las personas considera a la piratería marítima como algo del pasado. Un grave problema de seguridad que afectaba a las ciudades portuarias y al comercio internacional en la antigüedad, especialmente, en los siglos XV a XVIII.

La piratería ha tenido una evolución muy particular pues, si se quiere, pudiera asimilarse al vaivén de las olas. Durante el siglo XVI, la piratería ejercida en el

Atlántico mantuvo en jaque a gran cantidad de buques españoles y portugueses que trataban de cruzar el Atlántico cargados de cuantiosos lotes de oro y plata. No obstante, con el pasar del tiempo los forzosos y violentos abordajes fueron disminuyendo hasta el punto de casi desaparecer en el siglo XIX.

Sin embargo, esta tregua no duró mucho ya que un siglo más tarde, entre los años 1970 y 1980, la piratería surgió de sus cenizas y volvió a sembrar terror y pérdidas (tanto humanas como materiales) en los mares y océanos del mundo, destacándose de manera especial las aguas del sureste asiático.

La globalización económica, ha creado nuevas “actividades” y nuevos “modus operandi”. A pesar que muchos se resisten a ver a la piratería marítima como parte del crimen organizado transnacional, los informes elaborados por la Oficina Marítima Internacional (IBM, según sus siglas en inglés) indican que en la última década los ataques a naves de transporte y turismo por



parte de piratas se incrementó en un seiscientos por ciento. Estos ataques pasaron de 44 casos denunciados en el año 1990 a los 276 registrados en el 2005, ver Figura 1.1.

El comportamiento de la piratería en los últimos 15 años presenta un crecimiento, sin embargo, no es constante ya que en algunos años ha disminuido, como en los años de 1998 y 2001 en los cuales se presentaron importantes disminuciones en los ataques piratas (193 y 283 respectivamente), aunque en los años siguientes retornó con fuerza, en los años 2000 y 2003 se presentaron 469 y 443 ataques.

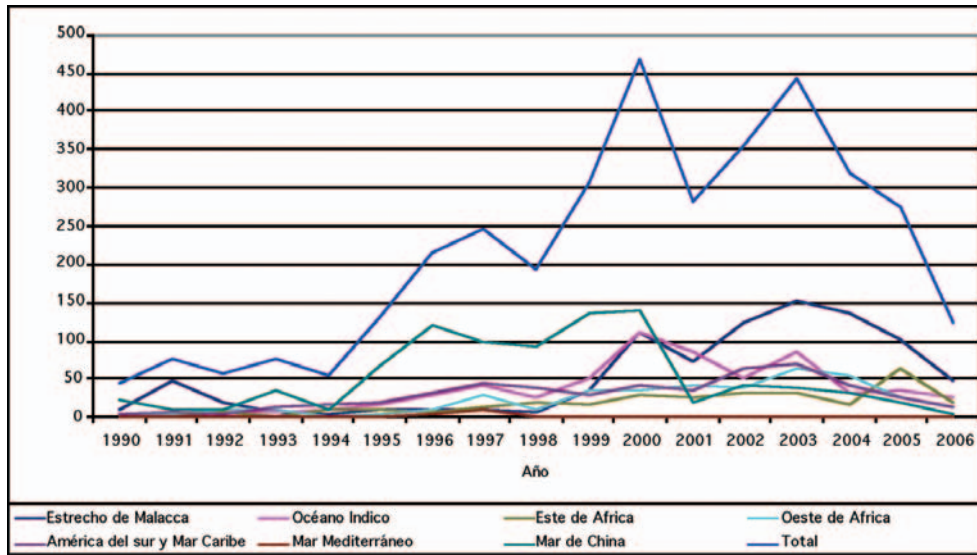


Figura 1.1 Estadística Anual de Ataques de Piratería a Embarcaciones 1990 al 2006.
Nota: Datos del 2006 de Enero a Junio Fuente: International Maritime Bureau (IMB), ICC Commercial Crime Services

El promedio anual en los últimos quince años registra unos 222 ataques denunciados por año. Es importante destacar que estas estadísticas corresponden a hechos denunciados y registrados oficialmente por las autoridades marítimas de los estados afectados por estos delitos. En consecuencia, es de suponer que los ataques efectuados fueron mucho más. Algunas empresas afectadas instruyen a su personal para que eviten efectuar la denuncia de estos ataques para evitar largas tramitaciones que inmovilizan a sus buques en los puertos, especialmente por que estas denuncias rara vez permiten recuperar la carga y otros efectos robados por los piratas. En esta forma, si no se producen asesinatos o secuestros de tripulantes o pasajeros, los capitanes de los buques atacados no efectúan las denuncias. En otros casos, los ataques no dejan sobrevivientes y hasta los mismos buques desaparecen misteriosamente. Todos los años numerosos barcos desaparecen en alta mar sin que los propietarios, los familiares de los tripulantes o las autoridades puedan determinar la suerte corrida por los mismos.

Si bien las cifras son alarmantes, pudo conocerse que durante los primeros 10 meses del año 2005 los ataques piratas disminuyeron en un 25% del total global, lo que representa un significativo progreso en relación con los registros anteriores. Asimismo, de lo que va del 2006 se ha observado una disminución en los ataques.

A decir verdad la piratería no desapareció nunca, pero sus actividades se vieron considerablemente reducidas y limitada a algunas áreas focales durante el siglo XIX y XX. En las últimas décadas el crecimiento del crimen organizado a generado la aparición de "áreas sin ley". En un principio la denominación de "áreas sin ley" se aplica a remotas regiones geográficas de difícil acceso o control y a zonas de pobreza y marginalidad alrededor de las grandes ciudades. Actualmente resulta evidente la necesidad de extender este concepto a ciertas zonas marítimas costeras y de aguas internacionales donde cada vez es más intensa la actividad de los modernos piratas.

Esta denominación debe ser en gran medida aplicada al sureste asiático, especialmente en Indonesia, un estado cuyo territorio está conformado por 17,508 islas (aproximadamente 6,000 de ellas no cuentan con población estable). En las aguas de Indonesia se producen anualmente un tercio del total de ataques piratas denunciados.

La zona del Estrecho de Malaca (que separa el norte de la isla de Sumatra en Indonesia de Malasia y Singapur) constituye un área focal de piratería. Ello se debe a que por sus aguas navegan anualmente cincuenta mil buques. Este fluido tráfico naval es una tentación demasiado fuerte para los ladrones del mar.

Un poco más lejos, en el Golfo de Bengala (la zona noreste del océano Indico), las costas de la India y Bangladesh también son áreas liberadas para las actividades de piratería. Sin embargo, otras regiones del mundo han comenzado a figurar en las alertas marítimas, como Somalia, un verdadero estado sin ley azotado durante los últimos catorce años por guerras civiles, intervenciones extranjeras y catástrofes humanitarias. Allí los "señores de la guerra somalíes" han comenzado a extender sus actividades a las aguas internacionales ante la indiferencia de la comunidad internacional. También las aguas del Golfo Pérsico próximas a los puertos iraquíes de Basora y a Umm Qasar. Por lo que respecta a las costas africanas del Atlántico, próximas a Nigeria, también registran gran actividad de piratas.

Algunas de estas áreas sin ley marítimas, se sitúan en regiones cercanas al continente americano. La principal de ellas se encuentra en las aguas próximas a Jamaica. Pero también se han registrado estos ataques en aguas internacionales próximas a las costa del Perú, Venezuela y Haití. Siguen en cantidad de hechos de piratería denunciados Colombia, República Dominicana, Brasil y Guayana Francesa.



Figura 1.2 Zonas de Riesgo de Ataques de Piratería, 2006. Fuente: ICC Commercial Crime Services, 2006

● Ataque realizado ● Ataque no realizado o frustrado