

PIRATAS DE FINES DEL SIGLO XX

O.R. Ortiz-Troncoso

Hace un par de años, encontrándonos en un país caribeño, leíamos en un periódico la noticia de que un barco pesquero había sido abordado y saqueado por piratas, tercer incidente de este tipo ocurrido en pocos meses. Para la misma región son mencionados con frecuencia casos de vandalismo contra yates —tan numerosos en las Antillas— originados muy probablemente por los narcotraficantes y su afán de apropiarse de embarcaciones sin prontuario policial para ser usadas en el transporte de productos ilícitos.

El hecho de que tales actos tengan justamente como escenario el Caribe lleva a meditar sobre la continuidad de esta forma delictual, tan característica de esa área entre los siglos XVI y XVIII debido a la atracción que ejercía el transporte de mercancías valiosas que desde América eran conducidas hasta España. Por su lejanía en el tiempo, esa etapa histórica ha ido cubriéndose de un barniz de leyenda y de romanticismo que oculta la siniestra realidad que debió significar para la marina comercial y para las poblaciones asentadas sobre el litoral. Lo menos que se puede decir es que resulta sorprendente que en esta era en que las naciones cuentan con servicio de guardacosta, comunicación radial, vigilancia aérea, etc., la piratería siga en pie y no sólo en las aguas antes citadas sino también en muchas otras. Basta hojear la prensa y las publicaciones especializadas en temas marítimos para constatarlo. Damos cuenta de algunos ejemplos.

La revista *Mededelingen voor de Gezagvoerder* (Comunicaciones para el comandante), publicada por la Asociación Holandesa de Capitanes de la Marina Mercante, reproduce en su número de agosto de 1989 una larga nota tomada de un periódico del puerto de Rotterdam, que dice: “Los piratas ya no operan más como lo hicieron antes. Con el cuchillo entre los dientes, el pecho descubierto y parche negro sobre un ojo. Actualmente trabajan con botes de alta velocidad, portan armas modernas y hacen uso de aparatos de comunicación avanzados”. Se indica además que es en aguas del Lejano Oriente (China, Vietnam, estrechos de Malaca y de Singapur) donde existen más probabilidades de ser víctima de este tipo de ataques. Contrariamente a lo que podría creerse, estos no están dirigidos exclusivamente a embarcaciones menores, sino también a unidades mercantes de gran tonelaje que son abordadas en horas de la noche para obtener dinero, equipos electrónicos y otros objetos de valor (la osadía parece ser un rasgo común entre los delincuentes del mar contemporáneos y sus predecesores de otros siglos).

Tal vez con el propósito de no crear alarma entre los usuarios de las compañías, muchos casos de piratería no son dados a conocer oficialmente por los armadores y capitanes, circulando sólo discretas versiones entre la gente de mar. Uno de ellos es citado en la revista ya mencionada, dando cuenta cómo, hace aproximadamente un año, el capitán de un portacontenedores de la firma Nedlloyd, en navegación entre Hong Kong y Singapur, una noche vio aparecer en su cabina un grupo de hombres armados que le ataron y encerraron bajo llave —tomando también la precaución de cortar la comunicación con el puente— procediendo luego a un sistemático saqueo. Habiéndose liberado, el capitán logró atraer la atención de la tripulación activando con un cigarrillo encendido la alarma de incendio.

Resulta evidente, por otra parte, que este tipo de incidente se ve facilitado por la escasez de personal embarcado en las naves comerciales de algunos países, las que por economía operan con un máximo de automatización y un mínimo de oficiales y tripulantes. Un capitán holandés, que

navega en aguas de Oriente, confienciaba hace poco que su única defensa frente a la cercanía de una embarcación sospechosa (como le había ya ocurrido) era poner el barco a máximo andar. El riesgo se acrecienta durante largos períodos al ancla, como sucedía en algunos puertos africanos a fines de los años 70 y comienzo de los 80, que condujeron al capitán británico Roger Villar a publicar un libro —con el título de *Piracy Today*— en el que recoge incidentes que tuvieron lugar frente a las costas occidentales de Africa. Se ha constatado, no obstante, una declinación de estas actividades, ya que para 1979 se registraron en esa costa 46 asaltos de piratas y sólo 2 en 1983.

El tener armas a bordo es algo que la legislación no siempre permite y que, por falta de adecuado entrenamiento, muchos marinos mercantes se niegan a aceptar. Sin embargo, esta medida ha sido adoptada por Israel y la Unión Soviética, cuyos buques, tal vez por esta precaución, no registran actos de piratería en sus bitácoras.

