



TRABAJO FIN DE GRADO

Curso 2013-2014

Piratería marítima

Tutor/es: Enrique Melón Rodríguez.

Alumno: Paula Vega Hernández.

Grado: Náutica y Transporte Marítimo.

Índice

Introducción..... Pág. 7

Capítulo 1: Conceptos

1.1. Definición..... Pág. 10

1.2. Etimología..... Pág. 11

1.3. Diferentes denominaciones..... Pág. 12

1.3.1. Corsario..... Pág. 12

1.3.2. Bucaneros..... Pág. 12

1.3.3. Filibusteros..... Pág. 13

Capítulo 2: Orígenes

2.1. Introducción..... Pág. 15

Capítulo 3: Historia

3.1. Introducción..... Pág. 18

3.2. La Antigüedad..... Pág. 19

3.2.1. Raptos, robos y saqueos..... Pág. 21

3.2.2. El Mediterráneo..... Pág. 22

3.2.3. Los más famosos..... Pág. 22

3.2.4. Los Berberiscos..... Pág. 23

3.2.5. El Caribe..... Pág. 25

Capítulo 4: Piratería en Canarias

4.1. Piratería inglesa.....	Pág. 30
4.1.1. <i>Sir Francis Drake</i>	Pág. 30
4.1.2. <i>Sir Jonh Hawkins</i>	Pág. 32
4.1.2.1. <i>Hawkins</i> en Tenerife.....	Pág. 33
4.2. Holandeses y berberiscos.....	Pág. 34
4.2.1. Almirante <i>Pieter Van der Does</i>	Pág. 35
4.3. Piratería francesa.....	Pág. 39
4.4. Consecuencias de la piratería.....	Pág. 40
4.5. El pirata tinerfeño <i>Cabeza de Perro</i>	Pág. 42

Capítulo 5: Legislación

5.1. Organizaciones involucradas en la lucha contra la piratería.....	Pág. 46
5.1.1. La Organización Marítima Internacional / Internatinal Maritime Organization (OMI/IMO).....	Pág. 46
5.1.2. Cámara de Comercio Internacional – Oficina Internacional Marítima / International Chamber of Commerce International Maritime Bureau (CCI/IMB).....	Pág. 47
5.1.3. Centro de Información de piratería / Piracy Reporting Center (PRC).....	Pág. 49
5.1.4. Asociación de Naciones del Sudeste Asiático / Association of Southeast Asian Nations (ASEAN).....	Pág. 50

5.1.5. Consejo para la Cooperación en materia de Seguridad del Pacífico Asiático / Council for Security Cooperation in de Asia Pacific (CSCAP).....	Pág. 50
5.2. La ley frente a la piratería.....	Pág. 52
5.3. La concienciación del problema.....	Pág. 55
5.4. Situación actual.....	Pág. 56
 Capítulo 6: Piratería en la actualidad	
6.1. Introducción.....	Pág. 60
6.2. Diferentes grupos piratas.....	Pág. 61
6.2.1. Piratería asiática.....	Pág. 62
6.2.2. Piratería sudamericana.....	Pág. 62
6.2.3. Piratería de corte militar.....	Pág. 63
6.2.4. Secuestros de buques.....	Pág. 63
6.2.5. Buques fantasma.....	Pág. 63
6.3. Principales zonas de piratería del mundo.....	Pág. 64
6.3.1. Estrecho de Malaca.....	Pág. 64
6.3.2. Indonesia.....	Pág. 65
6.3.3. Bangladesh.....	Pág. 65
6.3.4. Venezuela y Colombia.....	Pág. 66
6.3.5. Nigeria.....	Pág. 67
6.3.6. Somalia y Eritrea.....	Pág. 68
6.4. Operación Atalanta.....	Pág. 69

Capítulo 7: Piratería y terrorismo

- 7.1. Introducción..... Pág. 72
- 7.2. El crudo como objetivo..... Pág. 74

Capítulo 8: Armas utilizadas por los piratas

- 8.1. Tipos de armas..... Pág. 77

Capítulo 9: Defensa contra la piratería

- 9.1. Introducción..... Pág. 80
- 9.2. El Herberthom..... Pág. 81
- 9.3. Cañones láser..... Pág. 82
- 9.4. Sistema ShipLoc..... Pág. 83
- 9.5. Sistema Secure-Ship..... Pág. 84
- 9.6. Sistema IUVENTUS/UAV..... Pág. 84
- 9.7. Guardia armada..... Pág. 85

Conclusiones..... Pág. 86

Bibliografía..... Pág. 87

Introducción

Al hablar de la piratería son muchas las imágenes que evocan nuestra imaginación: luchas en el mar, el oro de los galeones, tesoros ocultos en islas remotas, parches en el ojo, aguerridos hombres de mar y, por supuesto, la famosa bandera negra con la calavera y sus tibias entrecruzadas. Todas estas imágenes han sido rodeadas siempre de una aureola de aventuras, riesgos, recompensas y romanticismo desde las primeras historias hasta las últimas producidas.

Esta aproximación romántica actual proviene, en alguna medida, del hecho de que la piratería como tal se consideró como un mal erradicado a finales del siglo XIX. Sin embargo, como veremos, este hecho ha dejado de ser cierto en las últimas tres décadas. Si bien ya los piratas no son como nuestra imaginación los pinta, los nuevos piratas, los piratas del siglo XXI comparten con aquellos su principal fundamento: el ataque a buques con el objetivo del lucro ilícito.

Asimismo, es sorprendente como ese romanticismo poco merecido que tiene la figura del pirata, junto con el hecho de que actualmente en la costa de ningún país del denominado mundo desarrollado se encuentren casos de piratería, de algún modo diluyen a los ojos de la opinión mundial en general, y del sector marítimo en concreto, la preocupación que tales actos merecen, especialmente si observamos la trayectoria en su número y violencia de los últimos años.

En este trabajo se intenta plantear cuál es la situación global de la piratería. Y, para ello, primeramente se realiza un repaso histórico de la misma haciendo una especial

mención en la actividad que tuvo la piratería en nuestras islas. Tras esto, comentamos la legislación, las diferentes Organizaciones involucradas así como la situación actual de la ley y la piratería como conjunto. Finalizamos realizando unos capítulos finales hablando sobre la piratería en la actualidad, lugares donde hay ataques con frecuencia, que papel tiene el petróleo en este fenómeno, así como el papel que pinta la política y el terrorismo, sin olvidarnos de las armas y los métodos que se usan para la defensa de los buques contra la piratería.

Capítulo 1: Conceptos

1.1. Definición

La piratería es una práctica de saqueo organizado o bandolerismo marítimo, probablemente tan antigua como la misma navegación. Consiste en que una embarcación privada o una estatal ataca a otra en aguas internacionales o lugares no sometidos a la jurisdicción de ningún Estado, con el propósito de robar su carga, exigir rescate por los pasajeros, apoderarse de la nave, etc.

Según el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CDM, CONVEMAR o CNUDM) la definición de piratería es:

“Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:

- Contra un buque o una aeronave, en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos,
- Contra un buque o aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.

Es todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata”.

1.2. Etimología

Según algunos autores, la voz pirata viene del latín “pirâta”, que por su parte procedería del griego “peiratés” compuesto por “peira”, que significa prueba; y a su vez por “peirao” que significa “esforzarse”, “tratar de”, “intentar la fortuna en las aventuras”.

Otros autores abogan porque proviene del griego “pyros” (fuego). El fundamento que se alega es que tras un acto típico de amotinamiento en un barco, para eliminar cualquier tipo de pruebas y toda posibilidad de buscar culpables, finalmente se le prendía fuego, no sabiendo por tanto quien había muerto en la trifulca y quien no, resultaba prácticamente imposible encontrar algún culpable si se daba a todos por desaparecidos. Siendo, por tanto el término pirata, equivalente a incendiario. En este sentido, el término pirata fue usado con anterioridad como actos puntuales de amotinados y saqueadores y no sólo referente al mar. Cuando esto era así aún no existían piratas en el concepto que mas tarde se implantó. Como suele suceder en todas las épocas, una voz aplicada para denominar a un determinado colectivo, en base a un determinado hecho, se acaba generalizando a un rango mayor y menos específico y aplicando a todo saqueador en general, y más específicamente a los saqueadores del mar, quemara ya, o no, el barco. Cuanto mas adelante en el tiempo los saqueadores se organizan surcando el mar y no, necesariamente, como resultado de un amotinamiento, tienen la necesidad de reparar su propio barco y, por supuesto, de apropiarse el ajeno. Sin embargo, el barco abandonado en la mayoría de los casos seguía siendo incendiado.

A partir de entonces, la “piratería” ha sufrido muchos cambios perdiendo la exclusiva como sinónimo de incendiario. La palabra pirata provenía originariamente de la pirotecnia. No hay que olvidar que la pirotecnia fue introducida en Occidente por los árabes en la forma de fuegos artificiales. Esta palabra (piratería) no aparece antes de la invención de la pólvora y es notable que durante los siglos en que duró la piratería

de forma “oficial”, los progresos en pirotecnia quedaron estancados, siendo estos siglos los XVI, XVII, XVIII y mediados del XIX.

Este término califica a las acciones llevadas a cabo por personas en embarcaciones y, desde mediados del siglo XIX, en aviones, para retener por la fuerza a las tripulaciones y pasajeros, así como a los propios transportes. Esta definición es dada por organismos como la Organización de las Naciones Unidas (O.N.U.) o la Real Academia Española. Sin embargo, varios autores expertos en piratería, como el alemán *Wolfram Zu Mondfeld*, amplían la piratería a aquellos ataques realizados desde el mar contra buques y posiciones en tierra para robar o conquistar, pero sin hacerlo en nombre de ningún Estado, al menos, oficialmente.

1.3. Diferentes denominaciones

1.3.1. Corsario

Este tipo de pirata se caracteriza por poseer la Patente de corso: autorización de un Estado hacia un particular para atacar en nombre de este a cualquier nave de un país vecino.

1.3.2. Bucaneros

Este nombre deriva de los primeros colonizadores franceses que se establecieron en Santo Domingo (Haití). Se dedicaban a cazar animales y a ahumar sus carnes para

comer, esto se denominaba “boucan”. España desalojó a estos bucaneros de la isla y fue en ese momento cuando empezaron a cazar buques.

1.3.3. Filibusteros

Se denominan así a los piratas que utilizaban las famosas “Fly boats”, rápidos veleros con los que alcanzaban a los navíos sin ningún inconveniente. Hay que destacar la criminalidad y violencia de estos.

Capítulo 2: Orígenes

2.1. Introducción

La piratería quizás sea tan antigua como el marino, por lo menos desde que se contó con embarcaciones de cierta entidad. Se sabe que en Grecia comenzó no con actos de agresión hacia las personas, sino con el apoderamiento de cosas, tales como el ganado de las islas.

Hay que esperar a la época de las cruzadas, que es cuando se produce el renacimiento naval veneciano y bizantino, para que vuelva a hablarse de estos diestros, osados y implacables nautas, provenientes fundamentalmente de Normandía y Berbería. Los escandinavos eran también gente de mar; vivían en tierras, en gran parte, insulares, donde las comunicaciones se hacían sobre todo por vía marítima. Pero, contrariamente a lo que era habitual entre los griegos, no temían navegar fuera de la vista de la costa y, así, se lanzaron atrevidamente a través del inmenso océano y llegaron a América del Norte, según parece, cinco siglos antes de que Colón desembarcara. No solo invadían zonas isleñas y costeras; retomaban los ríos y procuraban refugio y sustento dondequiera que lo hallaran. Las sagas se han encargado de embellecer las hazañas piratescas que fueron extendiéndose hasta llegar al Mediterráneo; atacaron España, Sicilia, Calabria; uniéndose a los primeros berberiscos, aterrorizaron a poblaciones enteras. Tenían por costumbre (“drakkars” y “snekkars”) llevar un poeta a bordo, para relatar las hazañas que iban cumpliendo. Eran los “reyes del mar”, como lo dice su nombre, “vikings”.

Con el paso del tiempo (siglos XIV y XV) se van perfeccionando los buques, que adquieren más capacidad y seguridad. Las técnicas bélicas también cambian; la popularización de la pólvora trae consigo nuevos armamentos y nuevas formas de combatir. El transporte del oro de América fue otro incentivo para los piratas, que costó muy caro a las autoridades españolas, las cuales repelían los ataques piratas no sólo en el mar sino en las localidades fortificadas de la costa americana, cuyas

ciudades eran saqueadas una y otra vez. Se da entonces un auge universal de la piratería.

Mientras el siglo XVI representa para la piratería americana una época heroica y el siglo XVII su edad dorada, el siglo XVIII es el de su leyenda: conseguidos sus propósitos, Inglaterra y Francia retiran su apoyo a los piratas, cierran sus asentamientos o los reconvierten en pacíficas colonias, les obligan a cambiar su forma de vida o a perecer. Las grandes acciones conjuntas de los piratas no vuelven a repetirse. Y, sin embargo, es en este siglo donde aparecen las grandes individualidades de la piratería: *Avery, Roberts, Lafitte, Barbanegra...* hombres que harán honor a la traducción latina de su nombre: ladrones de mar.

Capítulo 3: Historia

3.1. Introducción

No se sabe a ciencia cierta cuándo o cómo surgió la piratería. Podríamos pensar que es tan antigua como el propio hombre, puesto que es innato a nuestro ser el desear lo ajeno. Seguramente la gran mayoría de pueblos de la Tierra han padecido una u otra forma de piratería desde mucho antes de que existiera la palabra que la define.

La piratería es un término que se aplica normalmente en sentido peyorativo y los piratas se podrían definir como ladrones armados para cuyas actividades emplean embarcaciones.

Según el diccionario de la Real Academia Española (RAE), se trata de un ladrón que roba en el mar. Puesto que gran parte de la bibliografía correspondiente a este periodo de la piratería ha implicado el examen de textos clásicos, se hace necesario conocer las aceptaciones griegas y romanas para el término piratería.

La piratería, al igual que el homicidio, constituye una de las ramas de la actividad humana cuyas huellas aparecen en los tiempos más remotos de la historia. Los hechos con los que tropezamos en aquellas épocas coinciden con las primeras alusiones a los viajes y al comercio. Puede darse al poco tiempo después de que los hombres comenzaran a transportar mercancías de un sitio a otro, se ha visto surgir a algunos que se beneficiaron interceptando estos bienes durante el trayecto de los mismos.

En todos los mares del globo y durante todas las épocas, la piratería ha pasado por ciertos ciclos bien definidos. Al principio algunos individuos pertenecientes a las poblaciones ribereñas más pobres, se reúnen en grupos aislados, cada uno poseyendo uno o varios navíos; así organizados, atacan a los más débiles de los buques mercantes.

La siguiente fase se caracteriza por la organización de los piratas habiendo alcanzado virtualmente la constitución de un Estado independiente, se ven en condiciones de

firmar alianzas, provechosas para ambas partes, con otros estados contra sus mutuos enemigos. Lo que había sido piratería se convierte, entonces, y temporalmente, en guerra, y, en esta guerra, los buques de un beligerante son piratas para el otro, recibiendo el trato correspondiente. En el transcurso de estos periodos fue cuando apareció el temible *Kair-ed-din*, conocido bajo el nombre de *Barbaroja*, quien llevó la Media Luna (navío) hasta los puertos mas fortificados del Mediterráneo, ganando incluso una victoria contra la armada de la España imperial. También nos encontramos con *Cornalles* que llegó a escribir “*Anales de la Piratería*” en verso. Así mismo, también estaban *Lemarck* y los navegantes de la *Roquela de Condé*, los cuales hicieron la guerra al Estado y a la Iglesia en nombre de la Libertad y la Reforma.

La piratería pasa al primer plano de la historia; pero aún durante sus periodos de decadencia, se distingue por un poderío de fascinación muy peculiar, sin hablar de la atracción que ejerce el crimen en cuanto tal. Nos enfrentamos a un crimen realmente único en su género y que exige a sus adeptos osadía, astucia o destreza en el manejo de las armas.

3.2. La Antigüedad

Los navíos de la antigüedad carecían de brújulas y de otros medios mecánicos para conocer su posición y distancia a la tierra. Una tormenta bien podría alejarles de ésta y desorientarles y quedarse vagando por el océano al no poder precisar el rumbo de destino ni el camino de vuelta a casa. La historia se complicaría más debido al tipo de buque que utilizaban, eran mayoritariamente de remos, de poco calado e inestables.

Las limitaciones técnicas de la época junto con el miedo a lo inexplorado hacían que los navíos no se alejaren mucho de las costas. Habría que esperar a nuevos adelantos para que se aventurasen a largas travesías sin fecha de recalada.

La historia de la piratería es difícil separarla de la historia de la navegación. Inicialmente el robo, el saqueo, el secuestro y la esclavitud se consideraron práctica habitual entre marinos.

Cualquier otro pillaje inglés, francés u holandés después de la conquista de América contra barcos españoles (lo que suponía asaltar navíos, saquear bodegas, matar tripulaciones o raptar a algún dignatario para pedir rescate por él) estaba no solo bien visto en las cortes de estos países, sino que se fomentaba y recompensaba su práctica dada la rivalidad que se tenían. Inglaterra otorgó dos títulos de “SIR” a los piratas y corsarios *Henry Morgan* y *Francis Drake* (con cien años de diferencia) por sus andanzas contra los intereses españoles.

Al igual que existía el interés político, existía el interés económico. Un capitán que perdiese sus mercancías y parte de sus hombres, no importaba bajo que circunstancias, pocas excusas pueden defenderlo ante sus amarradores, porque volver con las manos vacías suponía un duro golpe a la economía de la localidad y ya, era o despedido o ser acusado, de negligente y cobardía, lo que suponía imponerle un castigo ejemplar.

Fig1: Henry Morgan



Ref: http://es.wikipedia.org/wiki/Henry_Morgan

Fig 2: Francis Drake



Ref: <http://www.nndb.com/people/813/000031720/>

3.2.1. Raptos, robos y saqueos

Los secuestros de altas personalidades, raptos y retenciones abundaban y estaban institucionalizados. Cuando se producía una de ellos y, a falta del pirata que había cometido la tropelía, se declaraba responsable subsidiario al país al que pertenecía éste. Ante la falta de resultados diplomáticos, el estado ofendido actuaba por cuenta propia y comenzaba a requisar propiedades y bienes de ciudadanos que tuviesen la nacionalidad del infractor hasta compensar las pérdidas, siendo esta costumbre muy utilizada por todos los gobiernos europeos.

En 1.540 *Dragut*, capitán berberisco y mano derecha de *Barbarroja*, es capturado y se esclaviza como galeote durante cuatro años hasta que el propio *Barbarroja* paga 3000 ducados por su rescate. Lo mismo le ocurrió a *Miguel de Cervantes*, hecho preso por los turcos durante cinco años hasta que su familia reúne el dinero (500 escudos de oro) para liberarle. Incluso, *Julio César*, futuro emperador romano, fue

retenido en el año 78 a.C. por los piratas quedando libre sólo cuando sus compatriotas pagaron el rescate.

3.2.2. El Mediterráneo

Los piratas se localizaban allí donde había tráfico de mercancías y en la antigüedad las rutas comerciales se situaban en el Mediterráneo.

Utilizaban embarcaciones manejables y pequeñas para realizar ataques rápidos por sorpresa o para huir fácilmente. Cuando escaseaban los barcos a los que abordar, los piratas saqueaban las poblaciones costeras.

Los pueblos para poder defenderse y huir construían torres de vigilancia y de defensa. Quedan restos de éstas en las Islas del mar Egeo y en el Levante Español.

3.2.3. Los más famosos

Policrates: Fue el más famoso pirata de la antigüedad. Llegó a contar con más de cien naves, se alió con el faraón *Amasis* y reinaba en todo el Asia Menor llegando a cobrar tributo a los barcos que pasaban por sus dominios. Muere en 515 a.C. después de que el gobernador de Libia le citara para una entrevista y le tendiese una trampa.

Sexto Pompeyo: Hijo de *Pompeyo el Grande*, también se convirtió en pirata. En el año 30 a.C. recibió las Islas de Sicilia, Cerdeña y Acava para mantener a Roma abastecida de grano, pero lo que hizo fue blanquear los aprovisionamientos y enriquecerse. Tres años después, *Agripa*, bajo el mandato de *Octavio Augusto*, lo venció en Sicilia tras una batalla.

3.2.4. Los Berberiscos

Guerra de religiones: Las cruzadas, el desarrollo del Islam, las incursiones turcas en Constantinopla y al sur de Italia y la expulsión de los musulmanes de España por los reyes católicos hacen que el Mediterráneo sea un foco permanente de tensiones. La mayoría de los moriscos exiliados se instalaron en la costa norte de África jurando vengarse ante tal humillación y, en 1500, la guerra corsaria berberisca es un hecho. Además del beneficio económico buscaban una venganza religiosa.

Mercenarios: Vizcaínos, catalanes y franceses; hasta los caballeros de la orden de San Juan, expulsados de Jerusalén y asentado en Roma; atacan a barcos turcos.

Pedro Navarro, Capitán general de Infantería en Italia, fue hecho prisionero por los franceses en 1512, quienes solicitaban 20.000 ducados por su rescate. El pago no lo realizaran los españoles sino el Rey francés *Francisco I*, pasándose el español a su bando y convirtiéndose en General francés.

Los hermanos Barbarroja: *Aruch y Jedderin*, hijos de un cristiano de Lesbos que renegaba de su religión. *Aruch*, el mayor, había sido apresado cerca de Creta por

piratas rodios y, durante dos años, estuvo esclavizado como galeote. Hasta mediados del siglo XVI luchan contra los cristianos: Sicilia, Nápoles, España y Grecia entre otras sembrando el pánico.

Los objetivos de los *Barbarroja* eran las costas occidentales de España, Francia e Italia. España había conquistado Ceuta en 1.415 y ahora se anexionaba Melilla (1.497). Las batallas eran continuas y los gobiernos acudían a los piratas para perseguir y aniquilar a los enemigos de la patria, lo que se denominaba “armar en corso”.

Grandes batallas: Las luchas tenían la consideración de épicas: 7.000 españoles conquistaron Mazalquivia en 1505. *El marqués de Comares* fue contra Orán en 1518 con 10.000 soldados. *Hugo de Marcada* preparó el asalto a Argel con 4.500 hombres. Con la llegada de *Solimán el Magnífico*, en 1520, la guerra se recrudeció. En 1522 se apoderó de Rodas expulsando a los Caballeros de la orden de San Juan. *Aruch Barbarroja* combatió por el peñón de Argel con 1.200 hombres en 1529. *Andrea Daria*, al servicio de la corona española, se apoderó en 1532 de Corán, ciudad turca al sur del Peloponeso, con unos 10.000 veteranos, más de 400 barcos y 30.000 soldados españoles, italianos y alemanes al mando de *Carlos V* asaltaron Túnez, reconquistado por *Barbarroja*. En 1538, el papa *Paulo II* une a españoles, genoveses y venecianos para capturar a *Barbarroja* en el mar Adriático.

Lepanto, el ocaso de la piratería musulmana: Los turcos habían conquistado Chipre en 1570 pero en, 1571, el papa *Pío V*, junto con Venecia y España, deciden librarla y poner freno a la expansión musulmana.

Con esta batalla no desaparece ni la piratería ni el corso berberisco en el Mediterráneo, pero se independiza de la política, siendo sus acciones más de saqueo y pillaje. Igualmente, a partir del siglo XVII los piratas europeos casi desaparecen

del Mare Nostrum. Los mares del Caribe y de las Antillas y los galeones españoles repletos de oro, plata y especias han concentrado la atención de los nuevos piratas a la espera de un buen botín.

3.2.5. El Caribe

Colón en América: En 1492 *Colón* llega a lo que hoy es América. Creía que iba a encontrar especias en abundancia y grandes riquezas pero regresa a España con apenas unos collares y pulseras de oro. Durante años se suceden varias expediciones y los españoles guardan celosamente el camino a las nuevas tierras pero este secreto se filtró extendiéndose por toda Europa una leyenda que crece como una bola de nieve: El Dorado. El nuevo mundo significa, ante todo, prosperidad.

Los franceses a la espera de los galeones: Hasta el año 1521 eran solo los españoles los únicos que sabían llegar a América. Después, el pirata francés *Jean Florín*, apresó a varias carabelas españolas cargadas de oro y piedras preciosas. Como desconocían la ruta a América se empieza a secuestrar a pilotos españoles que serían quienes les condujesen hasta allí.

Esta iniciativa tuvo el apoyo de Francia. *Francisco I* empezó a otorgar patentes de corso a todo aquel que se aventurase a diezmar a los españoles.

Ingleses y holandeses se suman al pillaje: En 1527 el mismo *Jean Florín* fue capturado y *Carlos V* lo mandó a ahorcar. Al año siguiente los franceses llegan a América y es el comienzo de la piratería a gran escala en el Caribe.

Abordajes, asaltos a poblaciones, secuestros, quema de ciudades, compraventa de esclavos, asesinatos, violaciones, etc. Hacia 1.630 el Caribe estaba infectado de piratas y su centro de operaciones estaba en la Isla Tortuga, hoy República Dominicana y Haití.

Son casi cien años de piratería contra las naves y posesiones españolas. En este periodo, España pasaba de ser la primera potencia naval para dejar a Inglaterra este mérito. *Francisco I* de Francia atacó a los españoles en las colonias para frenar su desarrollo e impedir su ventaja económica, usando la piratería para ello. Pero pasado los años, Francia, Inglaterra y Holanda tienen intereses en la zona y están dispuestos a defenderla y saben que para lograr su objetivo han de tener mano firme para librarse de los que hasta hace poco eran sus aliados, es decir, de los “hermanos de la costa”, la formación pirata más sólida, organizada y temida que ha existido jamás.

Cofradía de los “Hermanos de la Costa”: La Cofradía recibió dos duros golpes. Uno de ellos fue cuando un grupo pirata inglés salió de la Tortuga y se apoderó de Jamaica fundando la ciudad de Port-Royal. La nueva colonia invita a los filibusteros ingleses a instalarse allí y todos los que son de origen británico desertan inmediatamente de la Tortuga; isla que queda diezmada y, por primera vez, dividida en cuanto a la nacionalidad de los cofrades. Ingleses en Jamaica y franceses en la Tortuga.

El segundo golpe que recibieron fue cuando llega un nuevo gobernador a la Tortuga, *Bertrand d'Oregón*, este es un funcionario implacable cuya misión era la de establecer una colonia francesa en el continente americano. Su táctica fue primero poblar la española y posteriormente, civilizar a los bucaneros.

El declive de la Isla Tortuga: En 1.667 el noreste de la isla de la Española va a llamarse Saint Domingue y, definitivamente, pasa a la Corona Francesa. La

influencia política de la nueva Colonia en la Tortuga va a ser notoria. En 1.683, después de un controvertido ataque a Veracruz, se prohíbe a los filibusteros hacerse a la mar bajo pena de confiscar sus bienes y ser castigados. La orden es acatada, parece que las ideas “civilizadoras” han dado su fruto y su distanciamiento con los ingleses, lo ha propiciado.

Su división se materializa en el año 1.689 cuando España, Inglaterra y Holanda atacan a Francia por motivos sucesorios en el Palatinado. Los piratas se habían dividido por su nacionalidad y los hombres de la Tortuga son considerados una “legión extranjera” al servicio de Francia.

En 1.700 muere *Carlos II de España* y le sucede *Felipe V* y, durante un largo periodo, reina la paz. Los filibusteros con este nuevo cambio de política exterior, pierden la protección real y los que no se convierten al cristianismo son perseguidos y expulsados. La Tortuga, refugio de piratas, es ahora una honrada colonia.

Jamaica y *Henry Morgan*: Jamaica vive momentos de gloria hasta que Londres nombra “Sir” a *Henry Morgan*, que fue hasta Jamaica a imponer su título y dando órdenes de su Señor. Se firma el “Tratado de América”, por el que Francia, España e Inglaterra se comprometen a terminar definitivamente con la piratería. Se proclaman amnistías generales, se regalan tierras, se ahorcan a los filibusteros que vuelven a navegar para escarmiento del resto.

Morgan juega un papel importante en esta trama ya que pasa de ser pirata y corsario a ejercer como gobernador persiguiendo a sus antiguos compañeros de armas llegando a declarar: “*He dado muerte y puesto en prisión o entregado a los españoles para que fuesen ejecutados, a todos los piratas ingleses o extranjeros que cayeron en mis manos*”.

Jamaica queda liberada de filibusteros. La era dorada de la piratería (abordajes, robos, contrabando, etc.) ha escrito un epílogo.

Los últimos piratas del caribe: Los últimos grandes piratas y corsarios son el *Capitán Kidd*, ahorcado en 1.701 en Londres por atacar dos barcos franceses cuando *Guillermo III de Inglaterra* le había autorizado como cazarrecompensas y; *Edgard Tech*, *Barbanegra*, muerto en combate en 1.718.

Decisión política contra la piratería: Es la presión oficial la que hizo desaparecer a los piratas. Las paces, tratados y convenios entre los gobiernos europeos a finales del siglo XVII empezaron a ser más duraderas y, los piratas, menos necesarios. Tanto los holandeses, ingleses y franceses empezaron a minimizar los riesgos, es decir, debían terminar con los piratas ya que perjudicaban sus intereses.

Capítulo 4: Piratería en Canarias

4.1. Piratería inglesa

Al heredar *Felipe II* el trono español se desata la rivalidad angloespañola. Como consecuencia, igual que en todas partes del imperio, las Islas Canarias se convierten en blanco de los ataques de la piratería inglesa. Los ataques y saqueos son tan frecuentes que el Rey se ve obligado a fortalecer el aparato defensivo del archipiélago. Entre las medidas tomadas sobresalen la creación del cargo de Capitán General y el envío, más tarde, del ingeniero italiano *Torriani* con la misión de levantar torres y castillos en aras de su mejor defensa. Muchos de éstos aún se conservan (Castillo de Guanapay, en Lanzarote). Entre los piratas ingleses más conocidos y temidos sobresalen *John Poole*, *Cooke*, *John Hawkins*, más conocido en las islas como *Aquines*, y que mantuvo largas relaciones comerciales, más o menos clandestinas, con *Pedro Ponte*, mercader y gran propietario tinerfeño de origen veneciano, además de los conocidos *Drake* (1.585) y *Blake* (1.656).

4.1.1. Sir Francis Drake

Nació en 1.543 en la localidad de Crowndale, en las cercanías de Tavistock, aunque se le suele identificar como natural de esta última localidad. Hijo de una familia humilde, creciendo a la sombra de la opulencia de sus primos lejanos, *Los Hawkins*. Su familia, *Los Drake* no contaban con título nobiliario, al contrario que su tío *William Hawkins*, padre del famoso navegante *John Hawkins*.

Desde muy joven se enrola en las embarcaciones de cabotaje que realizaban la ruta entre las costas del sur de la Bretaña, muy pronto las habilidades para la realización de los trabajos de a bordo llamaron la atención de sus superiores. Con lo cual fue

instruido para Piloto y muy pronto paso de limpiar las cubiertas a tomar la caña del timón. Adquirió la experiencia de Piloto haciendo contrabando y actos corsarios en el mar de Irlanda y en el Canal de La Mancha.

Si se considera la fecha de 1.543 como la de su nacimiento, ya que algunas fuentes consideran que nació en 1.540 y otras en 1.541. Tomó el mando de su primer buque con tan solo 24 años, la cual se piensa que era *la Judith*, con la cual formó parte de la escuadra que capitaneaba su primo *John Hawkins*, cuando este realizó una travesía a las Indias Occidentales. En esta travesía se crea una enemistad entre los primos, ya que *Drake* abandona a su primo frente a los españoles en San Juan de Ulúa. Realiza una segunda travesía en compañía de su primo *Hawkins* de la cual ninguno de los dos regresan a Londres, ya que se quedan realizando incursiones corsarias, aunque no exactamente, ya que carecía de patente de su gobierno, estas incursiones defendían los intereses de altos mayoristas, aunque siempre navegó con el pabellón inglés.

Se le cree protestante radical, siguiendo las enseñanzas de su padre; nunca ocultó su fe en conseguir un buen trato en las posesiones españolas. *Drake* a diferencia de su primo, que su principal estrategia era la del engaño, haciéndose pasar por mercader que deseaba comerciar, tendía a por la opción de las Antillas, quizás por estar los gobernadores ya escarmentados por las acciones de su primo, con el fin de tomar la plaza y saquearla.

A pesar de haber sido uno de los Piratas, el verdadero término que se le debería aplicar es el de Privateer, por aquello de defender los intereses de altos mayoristas y empresarios. Ha de tenerse en cuenta los grandes logros obtenidos en el estudio de la navegación, ya que era una persona ilustrada, y buena fe de ello pudo dar *Nuna de Silva*, el piloto portugués que le acompañó en su navegación alrededor del mundo en 1.577.

4.1.2. Sir John Hawkins

Comenzó su carrera en el comercio marítimo africano y pronto se convirtió en el principal comerciante de esclavos británico. Inició un conflicto con los españoles llevando esclavos de Guinea a las Indias. Tráfico prohibido a extranjeros no autorizados. Su primer embarque de esclavos (1.562 - 1.563) por cuenta de una sociedad londinense fue tan rentable que su segunda expedición (1.564 – 1.565) contó con la participación de un selecto grupo que incluía a la reina *Isabel I*. Su tercer viaje en compañía de *Drake* (1.567 – 1.569) acabó en desastre. Después de la venta en el Caribe se vieron obligados a tomar tierra en San Juan de Ulua, cerca de Veracruz, donde fueron sorprendidos por una flota española que hundió cuatro de los seis barcos. En 1.571 ayudó a impedir la conspiración que pretendía la sustitución de *Isabel I* por *María Estuardo* en el trono de Inglaterra. En 1.577 *Hawkins* sucedió a su suegro, *Benjamin Gonson*, como tesorero de la Marina. Más tarde (1.589), asumiría nuevas responsabilidades como organizador. Destaca su labor de reconstrucción de viejos galeones y el diseño de barcos más rápidos y mejor artillados. Estas mejoras hicieron posible la victoria sobre la Armada Invencible (1.588).

A bordo del *Victory*, ocupó el tercer lugar en el mando durante el enfrentamiento con la Armada Invencible. Su participación en este acontecimiento le valió el ser nombrado caballero. Aunque carecía del genio estratégico de *Drake*, fue valeroso y supo aplicar sus conocimientos sobre los nuevos navíos. Fue el artífice de la estrategia de bloqueo en las Azores para interceptar los barcos españoles en su regreso de las Indias. En 1.595, con 63 años de edad, partió junto con *Francis Drake* en una flota de 27 barcos para asaltar los puertos españoles en las Indias. Murió en la víspera de un ataque fracasado a Puerto Rico (12 noviembre 1.595).

Fig 3: Jonh Hawkins



Ref: http://es.wikipedia.org/wiki/John_Hawkins

4.1.2.1. Hawkins en Tenerife

A partir de 1.598, una media mensual de tres navíos de corsarios británicos llegaban a los puertos de Santa Cruz y Garachico, suponiendo los robos y los rescates un gran detrimento para el comercio y la navegación de cabotaje. El pirata más representativo de esta primera época fue *John Hawkins* que, fingiendo ser un honrado comerciante de paños y vinos, llevó a cabo su primer viaje a Santa Cruz de Tenerife en 1.560. Cuando regresó al año siguiente, comunicó al Cabildo que no se atrevía a descargar las telas que traía por temor a que fueran a imputarle el hurto de una nave de la carrera de Indias, pero debido a que la ropa llegaba oportunamente, se le aseguró que no había mala disposición en su contra.

Repitió el viaje un año más tarde, llevándose de piloto al vecino de Santa Cruz *Juan Martín*, pues necesitaba un Maestre Canario como requisito legal para su entrada en Guinea. En esta localidad africana saqueó varios barcos portugueses, vendiendo luego lo substraído en Santo Domingo. Buscado y perseguido por sus fechorías, dos navíos suyos, con productos indianos, le fueron confiscados en Lisboa y Sevilla. En

1.564 retornó a Tenerife; al conocer que no podía desembarcar en Santa Cruz lo hizo en Adeje, donde la familia *Ponte* lo recibió y agasajó durante una semana; no obstante, huyó al conocer que en La Laguna acaban de procesarlo por sus violentos actos en Berbería, Guinea y Las Antillas. El gobierno español, provisto de toda la documentación referente a las actividades de Hawkins, presentó su protesta en Londres donde le prometieron que esos desmanes no se repetirían.

Pasados tres años los comerciantes ingleses le nombraron jefe de la mayor expedición mercantil vista en Canarias, siendo dos de estas naves propiedad de la Reina. Aunque la flota se mantuvo a distancia del puerto durante los cinco días de estancia en el fondeadero, el pirata recibió mantenimiento y la visita de numerosos amigos. El Gobernador, *Vélez de Guevara*, considerando que era difícil apresarlos, puesto que los navíos tenían una artillería superior a la de los castillos y además no estaban a tiro, no ordenó nada en su contra, por lo que una vez conseguido su deseo de avituallamiento, Hawkins zarpó tranquilamente.

4.2. Holandeses y Berberiscos

Al llegar el siglo XVII, son también los holandeses los que protagonizan episodios piráticos en Canarias; sus objetivos, aparte del móvil del botín, son políticos y bélicos. A este respecto, el holandés *Pieter Van der Does* comanda contra Las Palmas de Gran Canaria (1599) la operación más formidable de todos los tiempos, resultado de la cual fue la ocupación, saqueo e incendio de la ciudad. En esta incursión, atacó también San Sebastián de La Gomera, y Santa Cruz de La Palma. Los berberiscos azotaban las islas desde los tiempos de la conquista, quizás como réplica a las incursiones punitivas que nobles y militares españoles de Canarias hacían en sus

costas de África. En el siglo XVII arrecian las expediciones berberiscas sobre las islas; son las orientales las que más sufren las consecuencias y los moriscos residentes en éstas, que vivían como esclavos, facilitan a sus hermanos piratas el rastreo de tesoros. San Sebastián de La Gomera fue otro de los puertos que soportó los ataques y saqueos de estos corsarios. Alcanzaron renombre por sus fechorías los apodados en las islas por "*El Turquillo*" y "*Cachidiablo*".

4.2.1. Almirante Pieter Van der Does

Fue natural de Leiden, habiendo nacido en una familia noble de Holanda, esta acreditado por el título de "Jonkheer" y las posesiones territoriales que tenía, ya que el era el señor de Does y de Rinsaterwoude, su hermano era el señor de Noordwyck.

El Almirante *Peter Van der Does*, antes de la rebelión de Orange contra España, ocupó importantes puestos de la administración neerlandesa. Al comienzo de la rebelión los dos hermanos son los primeros en enrolarse, siendo en primer lugar el señor de Noordwyck, representando a las provincias sublevadas, quien pide auxilio a la Reina *Isabel de Inglaterra*, con el fin de poder seguir con la sublevación.

En 1.574 *Peter Van der Does* se alista en la flota rebelde, sirviendo bajo las órdenes de su cuñado *Jan van Duvenvoorde*, como Vicealmirante de la flota.

La hazaña más destacable de la carrera de *Peter Van der Does* fue el apresamiento del Galeón español *San Mateo*, 1.588, cuando se separó de la Armada Invencible. El estandarte fue ofrecido/regalado a la iglesia de San Pedro, en Leiden.

Pieter Van der Does aparte de ser Almirante de la Armada rebelde, también era General de Artillería, habiendo participado en varias batallas contra las fuerzas españolas. En 1.599 se hallaba acompañando a *Mauricio de Orange* en las operaciones de asedio de Bommel cuando recibió la orden de ponerse al mando de la expedición que se estaba organizando. Con motivo de las prohibiciones impuestas por España, y con motivo de tener que estar empleando barcos de bandera de Francia, Escocia o Dinamarca, con la alta preocupación que esto implicaba a los Estados Generales, ya que podían perder el grueso de su matrícula de mar.

Para conjurar el paro marítimo, pensaron de común acuerdo *Mauricio de Orange* y *Johan van Oldendamevelt* en organizar una importante escuadra para atacar en son de guerra a los dominios españoles, escogiendo para la dirección de la misma al famoso marino y general de artillería *Pieter van der Does*, organizándose de forma precipitada en los puertos de zelandeses y holanda en mayo de 1.599.

El 25 de Marzo de 1.599 se presentó el Almirante acompañado de su cuñado Señor de *Warmont*, en los Estados Generales, en donde estuvieron varios días discutiendo los pormenores de la empresa que iban a realizar.

A la hora de configurar la flota se tuvieron varios problemas, ya que la armada holandesa por aquellas fechas constaba de 18 navíos fijos en cruceros por la costa y otros 38 en convoy para el resguardo contra los piratas. Por el contrario, la flota mercante en 1.599 contaba con 2.700 navíos grandes, con lo cual el problema desapareció de forma rápida, ya que los barcos fueron fletados.

Para la elección de los barcos se realizó una cuidadosa elección de los buques teniendo en cuenta las cartas que enviaron los Almirantes *Pieter van der Does* y *Jan Gerbrantsz* a *Johan van Oldenbamevelt*, en las cuales les pedían que a determinados barcos les doblasen los forros de los cascos, ya que iban a ser revestidos para la realización de largos viajes. Con lo cual estos barcos serían los que continuasen hasta las Indias Occidentales, mientras que los demás tan solo llegarían al Archipiélago Canario y luego volverían con el botín. En las cartas también se nombra el número

de lanchas de desembarco, armamento de los navíos, petición de préstamos de cañones a consejos municipales, tripulaciones, etc.

De todos los barcos que componían esta flota se sabe el nombre de algunos de ellos, como son:

- El navío del Almirante *Pieter van der Does* era el *Orangieboom*.
- Después podíamos encontrar: El "Grootschip van Amsterdam" el cual tenía un gran porte y destacaba sobre los demás.

La concentración de la escuadra se realiza durante los días 23 y 24 de mayo, mientras que en tierra eran agrupadas las diferentes compañías de infantería, que iban a ser embarcadas.

Finalmente, la flota contaría con 73 barcos, y un total de 12.000 hombres, contando tanto con las tripulaciones de los barcos y los soldados. Las compañías de infantería, que sumaban 10, contaban con 8.000 infantes.

El Almirante dispuso los 73 barcos en tres escuadras que llevarían la bandera naranja, blanca y azul como emblema. La primera escuadra, insignia naranja, la comandaba *Pieter van der Does*, y Capitán general de la expedición. La segunda escuadra, con insignia blanca, la comandaba *Jan Gerbrantsz*, y por último la tercera escuadra, con insignia azul, la comandaba *Comelis Geleyntz*.

Al frente de las tropas de desembarco iba el Comandante *Gerardt Storm van Weenen*. Entre el 25 y 28 de Mayo la flota fue provista de víveres para todo el viaje, empleando como lastre abundante cantidad de sillares y ladrillos para ser utilizados en las obras de fortificación de las playas.

La escuadra completa zarpó de Flesinga el 28 de Mayo de 1.599 con dirección a Plymouth, donde hizo una breve escala, no deteniéndose ya hasta La Coruña, primer punto escogido, para el ataque naval.

Fig 4: Pieter van der Does



Ref: <http://clave7.webcindario.com/VanDerDoes.html>

Tras la muerte del Rey *Felipe II* se creía que llegaría la paz a los Países Bajos, firmando esta con los países que estaban en guerra con España. Pero esto no sucedió como se esperaba y Holanda, gobernada por aquellos entonces por *Mauricio de Nassau*, seguía consolidando su independencia y aumentando su poderío naval, con esta fuerza naval intentaba devolver los castigos, a las colonias Españolas, que los tercios castellanos les infringían.

Ya es sabido que el Archipiélago Canario era de paso obligado para el Nuevo Mundo, con lo cual era una posesión estratégica, y los codiciosos comerciantes veían en el archipiélago una estación naval.

Hubo un gran número de avisos recogidos por los militares en los diferentes puertos, en los que se daban cuenta de los proyectos holandeses, estos fueron comunicados al gobierno, pero este tenía otros problemas de los que ocuparse, olvidándose y entregando a los hombres del archipiélago a que se defendieran ellos mismos de los numerosos enemigos osados y emprendedores.

La isla de Gran Canaria estaba recuperándose del último ataque producido por una nación que desde aquellos tiempos era considerada invencible en los mares, la recuperación consistía en reagrupar las milicias, reparar los fuertes, ya que los rumores anunciaban que el ataque iba a ser de mayor envergadura que el de *Drake*.

4.3. Piratería francesa

Ya en tiempos de la conquista aparecen aventureros franceses que eligen como bases la isla de Lobos y el cabo de Anaga. Corsarios y piratas dificultan en muchas ocasiones el intercambio exterior y dañan indirectamente la economía canaria al impedir el tráfico interinsular, a la vez que se debe a ellos la entrada de numerosos productos, prohibidos al comercio regular. La enemistad entre la España de *Carlos V* (1.500-1.558) y Francia hace que sean franceses los primeros piratas que aparezcan en las islas. Los corsarios galos más conocidos aquí son *Juan Florín* y *François Leclerc*, este último apodado "*pie de Palo*" (Jambe de bois), el cual saqueó e incendió el puerto de Santa Cruz de La Palma (1.553); otras acciones similares se sucedieron en Tzacorte y San Sebastián de La Gomera. En 1.762 llega, para

combatir a los ingleses, el buque *Le Rubis*, al mando del corsario *François Desseaux*; algo más tarde, en 1.797, la nave *La Mutine*, cuya tripulación contribuyó a la defensa de la ciudad de Santa Cruz frente al ataque de *Nelson*, fue saqueada en el puerto santacruceño por los ingleses. Poco después llega a las aguas canarias un nuevo corsario, el conocido con el nombre de *La Mouche*. La actividad de estos piratas permitió la entrada en las islas de ciertos artículos, como es el caso de los libros extranjeros a los que no se hubiera tenido acceso de otra manera.

4.4. Consecuencias de la piratería

Los ataques piratas a villas y puertos con fines de capturar tesoros o apoderarse de víveres y vinos se traducen en incendios, saqueos y muertes; ello obliga a militarizar las islas con las consiguientes cargas sobre la población, y como medida de precaución, las villas y poblados se asientan en lugares no visibles desde la costa. Por otro lado, muchos archivos y obras de arte desaparecen por los incendios, provocados por los corsarios. Sin embargo, no siempre las escuadras piratas venían en son de rapiña. Muchas veces lo hacían con la finalidad de practicar el contrabando con los naturales isleños; ciertos magnates canarios debieron su fortuna a este comercio clandestino con los piratas a lo que las autoridades hacían la vista gorda. La cuestión era sobrevivir en un espacio insular a medio camino entre las colonias americanas y la metrópoli española. Otras veces, los ataques tenían sencillamente motivaciones políticas.

En definitiva, podemos argumentar como principales consecuencias para las Islas Canarias, debidas al padecimiento de ataques piratas, los siguientes puntos destacados:

- La muerte de la población de las islas, ya fuesen soldados profesionales o población civil, esta última podía morir de dos formas, simplemente por daño colateral o por pertenecer a las milicias. El hecho de la muerte de la población civil afectaba a la economía de las islas, ya que esto implicaba la pérdida de mano de obra en el campo o en la industria, de aquel entonces.
- En segundo lugar implicaba un saqueo de todo lo que tuviese valor, por lo cual la economía volvía a verse afectada.
- Saqueo de víveres, lo que implicaba la desaparición no sólo de la cosecha del año en el que se producía el ataque, si no que se llevaban las semillas de los años venideros, con lo cual se les hacía cuesta arriba el año en el que se producía el ataque y los siguientes años, ya que no tenían semillas que plantar, y nuevamente se veía afectada la economía, pero más importante era que se entraba en un periodo de hambruna y escaseces.
- Destrozo de la ciudad o lugar en el cual se producía el ataque, pero hay que tener en cuenta que esto no sólo se producía por los destrozos del bombardeo desde los barcos, sino que tras la retirada los piratas solían prenderles fuego a todas las iglesias, castillos y en algunas ocasiones a gran parte de la zona civil.
- Gasto económico, para las instituciones públicas, ya que para evitar los susodichos ataques había que construir unas defensas, traer armamento y mano de obra.
- El hecho que las ciudades o pueblos terminaran destruidos o por otro lado, que las instituciones públicas tuviesen que construir defensas contra los ataques piratas era que la subida de impuestos que traía consigo este hecho.
- En último lugar significaba la pérdida de patrimonio cultural e informativo, ya que al destruir o saquear las iglesias, conventos, etc. se perdían las obras de arte que estos edificios albergaban, también implicaba una pérdida de documentación ya que se perdían los archivos y toda la información de la época.

4.5. El pirata tinerfeño Cabeza de Perro

Ángel García nació en Igueste de San Andrés en 1.800, en una casita blanca próxima al mar, en la que solía recalar con su velero para aprovisionarse del manantial existente en la cueva del agua.

Apodado "*Cabeza de Perro*" presentaba los siguientes rasgos físicos: grueso y rechoncho, de nariz chata, ojos pequeños y hundidos, boca larga con separados dientes, cabello trigueño y cabeza muy abultada, a la vez que deforme, con enormes protuberancias, razón por la cual usaba ceñidor y capucha de color negro al objeto de cubrirsela. En el barrio de San Lázaro, en La Habana, poseía un verdadero palacio cuyo aspecto exterior era el de una dulcería; por dentro, estaba repleto de espejos y lámparas con incrustaciones de oro; las habitaciones se comunicaban con puertas secretas que daban a los sótanos de la muerte donde su fiel servidor, *Plácido el Mulato*, esperaba a sus víctimas; los cuartos estaban llenos de arcas con los frutos de las rapiñas (dinero, alhajas, relojes, etc...).

Desde una vivienda situada frente a la pastelería, su hijo *Luis García*, controlaba la entrada y salida de las personalidades (clientes) con las que su padre se relacionaba en cuestiones de pillaje y negocios ocultos. En sus desplazamientos hasta las costas africanas en busca de esclavos negros y naves cargadas de marfil y maderas nobles, nunca atacó a las embarcaciones que navegaban por aguas canarias, por el contrario, el Caribe constituyó su centro de operaciones.

El episodio más conocido del pirata fue el asalto que, desde su barco insignia El Invencible, efectuó al bergantín El Audaz en su recorrido desde La Habana a Nueva York. En la refriega acuchilló a los tripulantes y pasajeros, excepto a una mujer y a su hijo, quienes se habían escondido; no obstante, cuando ambos fueron descubiertos los arrojó al mar, al tiempo que hundía el barco y emprendía la retirada.

Afortunadamente, el velero italiano Centauro los recogió y al relatar la odisea al capitán, éste le mostró el retrato de *Cabeza de Perro*, reconociéndolo la señora como el autor de aquella matanza. Según algunos autores, desde ese momento el pirata cambió de actitud, ya que aquel llanto infantil le quedó grabado en su mente, de tal manera, que el remordimiento no le permitía conciliar el sueño. Además, como notaba que envejecía rápidamente, expresó a sus socios, personas de elevado rango social, su deseo de abandonar la piratería e incluso entregarse a la justicia, pero su hijo le disuadió, porque ello induciría a descubrirlos a todos.

Comenzó entonces a frecuentar la iglesia y entabló amistad con un clérigo, también oriundo de Tenerife, quien lo convenció para que regresara a su isla natal, tomando el pirata la decisión de volver de nuevo a su antigua casa en donde dedicaría su tiempo a labrar la tierra y por las tardes se sentaría a observar los barcos surcando la mar. Fue así como ataviado de indiano, traje blanco, sombrero, anteojos de hombre respetable y acompañado por una cotorra, embarcó en El Tritón.

Durante la travesía no salió del camarote y solo al oír el grito de tierra fue cuando subió a la cubierta para contemplar el Teide y su casita de Igueste. Al llegar al puerto de Santa Cruz de Tenerife desembarcó totalmente transformado, ya que llevaba pantalones anchos por encima de los tobillos, una chupa de grandes faldones, sombrero de guano de ala ancha, un paraguas y una jaula con la cotorra; su feo aspecto fue motivo de comentarios jocosos, a la vez que de burla por una multitud de chiquillos, situación que el pirata rechazaba con el paraguas, lo que originó que aquellos palanquines le tiraran piedras hasta dejarlo herido en el suelo.

Cuando llegaron los guardias para protegerlo, lo encontraron intentando defenderse con un cuchillo, cuyo mango en forma de cabeza de perro, lo delató y fue encarcelado. A partir de este episodio, pasó largo tiempo en el Castillo de Paso Alto a la espera de la resolución de su condena. Entre tanto, se distraía fumando y construyendo maquetas de barcos, sin hablar ni siquiera con sus guardianes. Al conocerse la sentencia de su muerte nadie quiso perderse el espectáculo de su traslado, a pie entre bayonetas, desde aquella fortaleza al barrio del Cabo. En los

instantes previos a la ejecución pidió un habano, donó la maqueta de un bergantín a la Virgen del Carmen, que se conserva en la población de Los Realejos, y para demostrar su personalidad arrogante hasta el final, se atavió un pañuelo rojo en la cabeza y lanzó una mirada y una sonrisa irónica mientras recibía los disparos que acabaron con su vida.

Capítulo 5: Legislación

5.1. Organizaciones involucradas en la lucha contra la piratería

5.1.1. La organización Marítima Internacional / International Maritime Organization (OMI/IMO)

Fig 5: Logotipo de la IMO



Ref: <http://tfig.unece.org/contents/org-imo.htm>

La OMI es la agencia especializada de las Naciones Unidas responsable de las medidas destinadas a mejorar la seguridad de la navegación internacional y prevenir la contaminación marítima proveniente de los buques. Tiene competencias de carácter legal, incluyendo la intervención en hechos obligatorios y compensatorios derivados de la actividad marítima internacional. Se estableció bajo el marco de la Convención adoptada bajo los auspicios de las Naciones Unidas en Génova el 17 de marzo de 1948, y se reunió por primera vez en enero de 1959. Actualmente tiene 164 Estados en calidad de miembros de la Organización. El cuerpo gubernativo de la Organización es la Asamblea, que está formada por representantes de los 164 Estados Miembros y se reúne con una periodicidad bianual. En dichas reuniones se suelen aprobar el presupuesto para el próximo bienio junto con las resoluciones técnicas y recomendaciones preparadas por los agentes subsidiarios durante los años previos. El Consejo actúa como agente ejecutivo en el periodo entre sesiones de la Asamblea, así como prepara el presupuesto y la línea de trabajo para la misma. El principal trabajo

de carácter técnico es competencia de los Comités, entre los que destacan: Seguridad Marítima, Protección del Ambiente Marino, de Aspectos Legales, Técnicos y de Coordinación y Cooperación, así como una serie de subcomités dependientes de los anteriores.

Es importante clarificar que la OMI no tiene capacidad de implementar legislación, sino de adoptarla, puesto que son los Gobiernos de los Estados respectivos los responsables de dicha implantación.

En cuanto a piratería se refiere, desde 1998, la OMI ha organizado una serie de seminarios alrededor del mundo, para discutir la prevención y supresión de la piratería y el robo armado contra los buques. Los participantes de los seminarios han hecho un fuerte hincapié a los Gobiernos para que intensifiquen sus esfuerzos en el combate contra la piratería, y a la propia OMI para que desarrolle un procedimiento internacional para la investigación de este tipo de hecho delictivo.

5.1.2. Cámara de Comercio Internacional – Oficina Internacional Marítima / International Chamber of Commerce International Maritime Bureau (CCI/IMB)

Fig 6: Logotipo IMB



Ref: <http://www.shippingherald.com/NEWS/ShippingNews/tabid/100/currentpage/233/Default.aspx>

La Oficina Internacional Marítima (IMB) es una división especializada de la Cámara de Comercio Internacional. Esta agencia es una Organización sin ánimo de lucro establecida en 1981 con el objetivo de actuar como punto de referencia en la lucha contra todo tipo de crímenes y malas prácticas que pudieran darse en alta mar.

La principal actividad de la IMB es la de proteger la integridad del comercio internacional mediante la persecución del fraude y las malas prácticas. Durante 20 años, se ha utilizado el propio conocimiento de la industria, experiencia y acceso a un gran número de importantes agentes para conseguir el siguiente objetivo: Identificar e investigar los fraudes, resaltar nuevos métodos criminales, y publicitar cualquier otro tipo de amenazas al comercio.

La IMB proporciona, como herramienta para el comercio marítimo, un servicio de autenticación tanto de buques como de empresas. También investiga e informa de muchos otros tipos de fraudes, como aquellos derivados de robos de cargamento, financiamiento del buque, etc.

Además de ayudar en la prevención del crimen, el IMB también ha adoptado el objetivo de educar, tanto a la comunidad marítima, como a toda la audiencia que se vea envuelta en el largo proceso del comercio internacional marítimo. Con este fin educativo, el IMB realiza una serie de cursos y programas de entrenamiento y hasta la fecha ha demostrado sobradamente los beneficios y la eficacia de los mismos. Asimismo ofrece un servicio de asesoramiento a cualquier empresa que tenga dudas sobre cualquier aspecto del fraude en el comercio marítimo.

5.1.3. Centro de Información de piratería / Piracy Reporting Center (PRC)

Fig 7: Logotipo PRC



Ref: <http://www.nautinsthk.com/d6.html>

Una de las áreas principales de la IMB es el análisis de la piratería. Consciente del alarmante crecimiento del fenómeno, se creó en 1992 el Centro de Información sobre Piratería. Dicho centro, cuya base se encuentra en la ciudad de Kuala Lumpur en Malasia, mantiene durante las 24 horas del día un seguimiento de todos aquellos posibles incidentes relacionados con el ataque de piratas, informando en su conocimiento a las autoridades locales tan rápido como les sea posible, y recopilando toda la información disponible con vistas a realizar análisis y estudios más en profundidad que permita mejorar la eficiencia de las acciones en el futuro.

Consta de un personal completamente multicultural y multilingüístico de gran experiencia que, junto con su estructura única, apoyo de la industria marítima y buenos contactos, posiciona a la IMB como la principal organización independiente en la lucha contra la piratería y otro tipo de crímenes que se realizan en el mar. Este centro ha disfrutado de un éxito en la prevención y alarma sobre los altos niveles de piratería mundial, dando así un primer paso para la erradicación del problema.

El centro ofrece sus servicios gratuitamente a todos los buques y empresas, opera las 24 horas del día, los 365 días del año. En estrecha colaboración con las fuerzas de seguridad, el Centro actúa rápidamente cuando se le comunica que hay sospechas sobre la actuación de determinados buques, o que ha habido actos de piratería o robos a mano armada en el mar, en cualquier punto del planeta.

5.1.4. Asociación de Naciones del Sudeste Asiático / Association of Southeast Asian Nations (ASEAN)

Fig 8: Logotipo ASEAN



Ref: <http://www.aadmerpartnership.org/partners/asean-secretariat/>

Asociación de 10 países del sudeste asiático establecida el 8 de agosto de 1967 en la ciudad de Bangkok, cuyo objetivo ha sido el de la cooperación entre los países miembros a la hora de combatir el crimen transnacional durante más de tres décadas. Aunque inicialmente su objeto era el de la lucha contra el tráfico de narcóticos y otras drogas ilegales, debido al aumento del espectro de los posibles crímenes, se han incluido aquellos como el terrorismo, tráfico de armas, lavado de dinero, migraciones ilegales, y por supuesto, la piratería.

5.1.5. Consejo para la Cooperación en materia de Seguridad del Pacífico Asiático / Council for Security Cooperation in de Asia Pacific (CSCAP)

En la reunión celebrada en Séul el 3 de noviembre de 1992, representantes de más de una docena de Centros de Estudios de diez países de la región del Pacífico (Australia, Canadá, Indonesia, Japón, Corea del Sur, Malasia, Las islas Filipinas,

Tailandia y los Estados Unidos) encontraron la necesidad de acercamiento entre dichas regiones a la hora de mejorar en lo posible la seguridad de las mismas mediante el establecimiento de diálogos multilaterales y acciones conjuntas. Durante los siguientes 8 meses, el concepto de un Concejo para la Cooperación en Materia de Seguridad en el Pacífico Asiático (CSCAP) fue comúnmente aceptado entre los Gobiernos Miembros e iba a ser formalmente establecido en junio de 1993. un poco más tarde, Nueva Zelanda, Rusia, Corea del Norte, Mongolia, un consorcio formado por países de Europa Occidental y el Instituto Indio de Estudios sobre Defensa, pasaron asimismo a formar parte como Miembros de pleno derecho. La República Popular de China y Vietnam lo hicieron en diciembre de 1996. La Unión Europea, como tal, lo hizo en 1998 y finalmente, Camboya y Papúa Nueva Guinea lo hicieron en el año 2000.

Las actividades de esta organización sn guiadas por un Comité Ejecutivo compuesto por representantes de otros tantos Comités establecidos a nivel nacional dentro de los Estados Miembros. El Comité Ejecutivo del CSCAP se reúne con una periodicidad semestral, siendo al menos una vez al año en la ciudad de Kuala Lumpur.

El CSCAP ha sido descrito como “...*el más ambicioso objetivo para abordar la regularización, observación o incluso de organizaciones no gubernamentales en el proceso en materias de seguridad en el Pacífico Asiático...*”. Entre dichas materias de seguridad es notable la preocupación por la piratería en la región.

5.2. La ley frente a la piratería

Los esfuerzos para erradicar la piratería comienzan en la antigüedad en las Islas de Creta, Atenas y en Rodas. Los Rodanitas fueron, de hecho, los primeros en incluir una referencia a la piratería en sus leyes sobre el mar. Durante la Edad Media, los piratas fueron uno de los tantos trastornos al comercio entre naciones. Para poder responder a estos y a otros hechos de la época, las ciudades del norte de lo que es hoy Alemania, y mercaderes germanos en territorios holandeses, belgas, luxemburgueses, ingleses y de la región Báltica, se unieron en la que se denominó Liga Hanseática.

Eventualmente, algunos países establecieron juzgados de almirantazgo para reforzar las leyes marítimas. A pesar de aquellos intentos legales de atajar la piratería, sin embargo, nos encontramos que para adoptar una definición aceptada a nivel internacional habría que esperar a 1958.

El artículo 15 de la “Convención de Alta Mar” de Génova en 1958, y el artículo 101 de la Convención sobre la Ley en el Mar de las Naciones Unidas en 1982, definen la piratería como la captura en alta mar de un buque privado o la detención ilícita de personas o propiedades sobre el buque con objeto de lucro. La definición literal que encontraremos es la siguiente:

1. Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito de lucro por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigidos:
 - a. Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas y bienes a bordo de ellos;

- b. Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
2. Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga el conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.
3. Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a. ó en el apartado b. o facilitarlos intencionalmente.

Esta definición que a simple vista parece simple, en la práctica presenta estas dificultades:

- Limita la piratería a crímenes cometidos contra la propiedad privada o contra personas.
- El hecho delictivo ha de ocurrir en aguas internacionales.
- El lucro ha de ser el factor motivante que aparezca detrás del crimen.

Lo que la ley no consigue responder es a los propios actos de piratería cometidos en circunstancias tales como los producidos con el beneplácito gubernamental, dentro de aguas territoriales o aquellos con motivos políticos. Por ejemplo, en 1997 el buque *Libra Buenos Aires* estaba anclado en el puerto de Río de Janeiro. Sobre medianoche, diez hombres armados se subieron al buque y amenazaron con asesinar a la tripulación. Golpearon al Capitán del buque hasta que abrió la caja fuerte, después fueron por los camarotes buscando objetos valiosos y también robaron algo de cargamento. Aunque las autoridades fueron notificadas y la ayuda solicitada, no se obtuvo ninguna respuesta.

Tampoco puede un Gobierno cometer un acto de piratería. Si la razón es el lucro, los gobiernos no son agentes privados. Una nación que no parece condenar dichos actos es la República Popular de China. En 1994, hombres uniformados en buques que portaban símbolos gubernamentales redujeron al *Alicia Star* en aguas internacionales alegando que dicho buque estaba envuelto en un caso de contrabando. Cuando el buque arribó a puerto, fue confiscada su carga y retenida su tripulación hasta que los armadores pagaran una fianza puesta por el mismo gobierno chino.

Antes de 1958, los límites de una nación se extendían a 3 millas náuticas a los largo de su línea de costa. Desde entonces, ese límite ha sido extendido 9 millas más. Eso supone que si un crimen ocurre dentro de ese rango de 12 millas, entonces legalmente no es considerado un acto de piratería, el crimen podría situarse en casos de asesinatos, robos o secuestros.

Ya que la mayor parte de los actos de piratería de hoy ocurren con mayor frecuencia en aguas territoriales que en alta mar, la Oficina Marítima Internacional (IMB) opina de la necesidad de añadir este caso a la definición común de lo que es o no la piratería. El abordar un buque, ya sea para robar o cometer cualquier otro crimen, y el empleo en ello de la fuerza por parte de los perturbadores, debería constituir de por sí, un acto de piratería. La Organización Marítima Internacional (OMI) también busca solventar el problema de jurisdicciones centrándose en el peligro a la seguridad en la navegación más que en la localización del crimen. En la convención de Roma de 1988 sobre la Supresión de Actos fuera de Ley contra la Seguridad en la Navegación Marítima, se hace la observación de prevenir el hecho de que los piratas encuentren países “santuario” donde los sistemas judiciales son prácticamente nulos. Asimismo insta a perseguir estos delitos y a las naciones a procurar leyes específicas al respecto. Desde entonces, no más de 43 países han ratificado este punto.

Como vemos, la problemática del enfoque legal de la piratería tiene diversas y complejas vertientes. Y si bien se puede afirmar que ha avanzado mucho, en gran

medida empujada por la gravedad del fenómeno, las puesta en práctica por los países donde tales medidas serían más efectivas, sufren de una lentitud que está ahondando en el problema, enraizando más si cabe, la piratería en la propia sociedad de dichos lugares y postergando por lo tanto su erradicación.

5.3. La concienciación del problema

En 1984, el Comité de Seguridad Marítima (CSM), que es el órgano técnico más antiguo de la Organización Marítima Internacional, introdujo en su orden del día, con carácter permanente, el punto “Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques”. El Comité decidió que, como primer paso, era necesario determinar la gravedad de la situación, identificar las zonas donde se produce el ataque y disponer de toda la información posible al respecto. Invita a todos los Gobiernos interesados que también informen a la OMI de todo acto de piratería y robo a mano armada perpetrados contra buques. En el marco de este punto del orden del día, el Comité recibe un resumen de todos los informes sobre actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra buques presentados por los Gobiernos Miembros.

A la vista de que continuaba ascendiendo el número de los actos ilícitos notificados, y tomando en consideración que eran muchos los que no se señalaban a la atención de la OMI, la Asamblea de la OMI adoptó en 1991 la resolución A.683(17) – “Prevención y represión de los actos de piratería o robo a mano armada perpetrados contra los buques” en la que se insta a los Gobiernos Miembros a que comuniquen a la OMI todos los sucesos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra buques que enarbolan su pabellón, y en la que también se invita a los Estados

ribereños a que incrementen sus esfuerzos para la prevención y represión de tales actos en sus aguas territoriales.

A finales del año 2000 se habían notificado a la OMI 1587 incidentes. No obstante, como hemos comentado, la OMI estima que solamente se notifican la mitad de los casos de piratería.

5.4. Situación actual

Pese a los esfuerzos en materia de regulación y fomento de acciones para la lucha contra la piratería que ha obrado la propia OMI y sus Estados Miembros, la piratería sigue siendo una amenaza muy importante para la navegación en diversas zonas del mundo. La preocupación de la extensión de la problemática a otras regiones del mundo llevo en octubre del 2000 a que se enviaran expertos a Asia sudoriental y a Sudamérica, a fin de estudiar la situación y examinar posibles medidas para hacer frente al problema.

El grupo que se desplazó a Asia sudoriental visitó Manila (Filipinas), Kuala Lumpur (Malasia) y Yacarta (Indonesia). Al momento de emprender la misión, las estadísticas reflejaban una situación preocupante:

- El 86,5% de los ataques ocurrieron en aguas territoriales o dentro de puertos;
- El 56% de los buques atacados estaban anclados o atracados; se utilizó la violencia en el 45% de los casos notificados, mientras que en otro 47% se amenazó con hacer uso de violencia.

La finalidad principal de la misión era fomentar una mayor conciencia del problema; recalcar a los representantes gubernamentales la necesidad de adoptar medidas al respecto; y, más importante aún, impulsar una voluntad política de actuar a nivel nacional y regional.

El segundo grupo visitó los puertos brasileños de Santos, y Río de Janeiro. En el lapso entre estas dos visitas se efectuó en Brasilia un seminario y un cursillo sobre actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, en los que estuvieron presentes representantes de los Gobiernos de Brasil, Colombia, Panamá, Suriname y Venezuela, así como observadores de Chile, México, Perú y Uruguay.

Tras evaluar los informes sobre la situación en los respectivos países, se determinaron las siguientes dos características importantes en el ámbito de la situación prevaleciente en América Latina:

- El modus operandi de los piratas y de los ladrones armados difiere en gran medida de lo habitual en el Oriente Lejano, dado que la mayoría de los ataques en Latinoamérica tienen lugar cuando los buques están atracados o anclados.
- La piratería acompañada de tráfico de estupefacientes es un fenómeno que puede aumentar en un futuro, a menos que los países involucrados tomen medidas urgentes.

Como resultado de las misiones a Asia sudoriental y a Sudamérica, se incluyeron los siguientes resultados a la hora de hacer frente a los piratas y a los ladrones armados:

- La situación económica prevaleciente en las zonas afectadas.

- Las limitaciones presupuestarias de los organismos de aplicación de la ley.
- La falta de comunicación y colaboración entre los diferentes organismos involucrados.
- El lapso de tiempo transcurrido entre el momento en que se notifica un suceso y el momento en el que se adoptan medidas al respecto.
- Los problemas de índole general en la notificación de sucesos, por ejemplo, alertar al Estado ribereño más próximo, así como a otros buques de la zona, de que se está atacando a un buque.
- La investigación oportuna y adecuada de los sucesos notificados.
- El enjuiciamiento de los piratas y ladrones armados una vez detenidos.
- La alta colaboración regional.

Capítulo 6: Piratería en la actualidad

6.1. Introducción

La mayoría de las personas consideran a la piratería marítima como algo del pasado. Era un problema muy grave de seguridad que afectaba a las ciudades portuarias y al comercio internacional especialmente entre el siglo XV hasta el XVIII. Muchos se resisten a ver la piratería marítima como parte del crimen organizado internacional.

Sin embargo, los informes elaborados por la Oficina Marítima Internacional (OMI) indican que en la última década los ataques a naves de transporte y turismo por parte de los piratas se incrementaron en un quinientos por cien. Estos ataques pasaron de 52 casos denunciados en 1.995 a los 245 registrados en el 2.005.

El promedio anual de la última década registra unos 207 ataques denunciados por año. Es importante destacar que estas estadísticas corresponden a hechos registrados y denunciados oficialmente por las autoridades marítimas de los estados afectados. Es de suponer que los ataques efectuados fueron muchos 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 las puertos, especialmente porque estas denuncias rara vez permiten recuperar la carga y otros efectos robados por los piratas. De otra forma, si no se producen asesinatos o secuestros de tripulantes o pasajeros, los capitanes de los buques atacados no efectúan denuncia. En otros casos, los ataques no dejan supervivientes e incluso los buques desaparecen misteriosamente. Todos los años numerosos barcos desaparecen en alta mar sin que los propietarios, familiares o autoridades puedan determinar la suerte corrida por los mismos.

En realidad, la piratería no desapareció nunca pero sus actividades se vieron considerablemente reducidas y limitadas a algunas áreas locales durante el siglo XIX y XX. En las últimas décadas, el crecimiento del crimen organizado ha generado la aparición de “Áreas sin ley” que son regiones geográficas donde las fuerzas del Estado, titular de la soberanía sobre ese territorio, no es capaz de garantizar que se cumpla la ley.

En un principio, los especialistas aplicaban la denominación de “áreas sin ley” a remotas regiones geográficas de difícil acceso o control y a zonas de pobreza y marginalidad alrededor de las grandes ciudades.

Actualmente, resulta evidente extender este concepto a ciertas zonas marítimas costeras y de aguas internacionales donde cada vez es más intensa la actividad de los modernos piratas.

También ha influido al resurgimiento de la piratería el creciente comercio ilegal de armamento y equipos militares. Así como la proliferación de mercenarios y excombatientes con gran experiencia de combate.

Estos equipos y mano de obra especializada permite a las organizaciones criminales formar bandas delictivas que operan como verdaderas ejércitos privados saqueando el comercio internacional allí donde es más difícil el control de la navegación y su protección.

6.2. Diferentes grupos piratas

En algunas partes del mundo, como el sudeste asiático, la piratería es una parte de la propia cultura; ilegal pero al mismo tiempo aceptada, que proporciona un ingreso adicional a mucha gente. Quizás sea el ámbito político, militar o económico del sistema de estos países los que promueven la piratería, aunque en numerosas ocasiones el motivo sea simplemente enriquecerse. Una vez los piratas encuentran una resistencia baja o nula por parte de sus víctimas, y no son perseguidos por la fuerza de la ley, aparecen nuevas probabilidades de que ocurra un nuevo ataque.

Grupos de 6 a 10 piratas suelen atacar cuando el menor número de miembros de la tripulación se encuentran despiertos, esto es de 10 de la noche a 6 de la mañana. Si el buque objetivo no se encuentra fondeado ni atracado, suelen acercarse por la popa en

pequeñas embarcaciones rápidas y usan arpones con ganchos para poder subir a bordo.

Sus preferencias suelen incluir aquellos bienes fáciles de transportar o dinero en metálico, de modo que puedan dar el golpe y salir corriendo rápidamente. Las armas preferidas para su intimidación suelen incluir rifles automáticos y/o cuchillos, aunque pueden utilizar cualquier objeto que se pueda utilizar como arma en algún momento dado. Su botín normalmente suele incluir ropa, cordaje, medicamentos o drogas, cigarrillos, ordenadores, videos, tarjetas de crédito y televisores.

Sus ataques evidentemente los realizan lejos de las costas de lugares como los Estados Unidos o Europa, donde pueden encontrarse con duras medidas legales al respecto y con respuestas rápidas y normalmente eficientes.

6.2.1. Piratería asiática

Sudeste asiático. Suelen acercarse al objetivo en embarcaciones rápidas dentro de las aguas territoriales de varios países, y su robo consiste en dinero en efectivo y objetos valiosos de la tripulación, o incluso del propio cargamento. Estos piratas suelen mostrar altos niveles de eficiencia y sofisticación, aunque raramente ocasionan altercados violentos con la tripulación si no son provocados.

6.2.2. Piratería sudamericana

Suele producirse cuando el buque esta atracado o fondeado. Los piratas armados suelen utilizar la violencia en su búsqueda de dinero, cargamento, objetos personales y equipos. Actúan con violencia premeditada aunque no haya provocación por parte de la tripulación atacada. Este tipo de piratería también se conoce como la “Africana occidental” ya que fue en esta región donde principalmente ganó su notoriedad.

6.2.3. Piratería de corte militar o política

Se caracteriza por ataques a blancos certeros y planificados, llevando ropa militar. En 1997, piratas somalíes que se denominaban miembros de la guardia costera del país asesinaron al capitán de un buque ruso, al día siguiente demandaron un rescate por la liberación del buque *Clove* a condición de no robar ni asesinar a la tripulación.

6.2.4. Secuestros de buques

Ocurren normalmente cuando los buques están en plena navegación. En esa situación los piratas abordan el buque y se mantienen escondidos hasta que puedan superar las fuerzas de la tripulación. Cometten el robo y después devuelven el mando del buque a la misma tripulación. Este tipo de piratería se da en mayor medida cuando las respuestas de las autoridades es muy baja o nula.

6.2.5. Buques fantasmas

Son un nuevo giro a los ataques de secuestro. Los piratas atacan a un buque que saben que se puede encontrar en lastre, asesinan a la totalidad de la tripulación o los abandonan a su suerte en el mar en una embarcación, y le dan al barco una nueva identidad. Entonces, los nuevos “armadores” van en busca de un cargamento establecido y cargan el buque que, posteriormente, desaparece con el cargamento.

El buque *Teoyu* desapareció en el Estrecho de Malaca en 1998, los 15 miembros de su tripulación fueron asesinados y varios meses después atracó en un puerto de China con un nuevo nombre y una nueva tripulación. Haciendo un cruce de referencias de los números de series de los motores, se descubrió su verdadera identidad.

6.3. Principales zonas de piratería del mundo

6.3.1. Estrecho de Malaca

El Estrecho de Malaca es una región que preocupa especialmente dado que es una de las vías navegables con mayor tráfico, por la que transitan hasta 200 buques diariamente. Algunos de los tramos son angostos y con aguas poco profundas, exigiendo una navegación muy precisa. La mayor parte de los ataques en esta región tienen lugar estando el buque en navegación.

La táctica utilizada por los piratas consiste generalmente en abordar el buque durante la noche mientras navega, sin que nadie se percate de ello, y dirigirse al puente. Una vez allí, inmovilizarían al oficial encargado de la guardia de navegación para posteriormente dirigirse a los camarotes del capitán y de la tripulación en busca de dinero u objetos de valor. Este modo de operar se ciñe a la piratería asiática determinada por altos niveles de sofisticación y bajos niveles de violencia física.

Aunque sea de esta manera, es importante subrayar el alto nivel de buques secuestrados y buques desaparecidos en la región. Los primeros son consecuencia directa de los bajos niveles de actuación de las fuerzas de seguridad de los países ribereños. En el caso de los buques desaparecidos (buques fantasma), desgraciadamente esta región cuenta con un porcentaje elevado de casos lo que hace volver a poner en evidencia la efectividad de las fuerzas de seguridad, puesto que es necesario un alto grado de organización y libertad por parte de los piratas para efectuar este tipo de ataque.

Esta peligrosidad propia del lugar, llevó a la iniciativa en 1992 de la creación de un Grupo de Trabajo formado por 10 estados, entre los que estaban los ribereños, con el objetivo de elaborar un plan específico contra la piratería en la región.

Aún siendo una región que ha conseguido limitar, si acaso, el incremento de actividades de piratería en los últimos años, estos han seguido manteniendo su tendencia alcista. Así, aunque en poca medida, los ataques han ido aumentando en el Estrecho y a lo largo de toda la costa de la provincia indonesia de Aceh. Paso obligado de los barcos, sobre todo de petroleros que transitan entre Europa, el Golfo y Japón, el Estrecho está rodeado de multitud de islas indonesias en las que pueden esconderse fácilmente las bandas de piratas.

6.3.2. Indonesia

El archipiélago de Indonesia tiene el dudoso honor de ser el país con mayor número de ataques piratas. Durante años no solo se incrementó la capacidad organizativa y delictiva de los criminales, sino que lo hizo en gran medida bajo el apoyo implícito de autoridades corruptas. Esta corrupción generalizada durante estos años hay que enmarcarla en el contexto económico y social ocasionando un claro estancamiento, debilidad institucional y falta de confianza exterior.

En los últimos tiempos se ha añadido una razón más de incertidumbre a la lucha contra la piratería debido al descubrimiento de lazos cada vez más estrechos entre los grupos organizados de piratas y grupos terroristas (islamistas en caso de Indonesia)

6.3.3. Bangladesh

Bangladesh es un pequeño país, nación pobre cuyos principales recursos provienen del arroz y el yute. Asimismo, es un país de hombre de mar, pescadores fundamentalmente.

Los ataques producidos en la Bahía de Bengala suman unas cantidades muy considerables en toda la región, convirtiendo a este país en uno de los más peligrosos del planeta.

La piratería de la zona se puede encuadrar dentro de la denominada “piratería asiática”: los ataques se producen preferentemente en aguas territoriales y portuarias con el objetivo principal de buques en amarre o fondeados. Esto es determinante del bajo nivel de sofisticación de estos grupos, que suplen con acciones de gran violencia. Esta falta de sofisticación se ve también en el escaso número de integrantes del grupo, así como la escasa presencia de armas de fuego en los ataques. Algunos de los más letales ataques de piratas de la historia se han producido en esta zona, la Bahía de Bengala, a las afueras de Bangladesh. Como el 3 de Octubre de 2003, cuando un grupo de aproximadamente de 10 piratas atacó a varios buques pesqueros que faenaban en aguas internacionales por fuera de Bangladesh. Los atacantes dispararon sus armas de un modo indiscriminado y consiguieron herir a 8 tripulantes. Cinco buques fueron secuestrados y seis miembros de las tripulaciones fueron asesinados a sangre fría.

6.3.4. Venezuela y Colombia

Estas dos regiones son las zonas más afectadas por la piratería de toda el área americana.

En estos dos países la mayor parte de los ataques se realizan a buques fondeados y con nocturnidad por delincuentes comunes que han encontrado en los pequeños hurtos a los buques mercantes fondeados una salida económica más. Por otra parte, se han presentado ataques muy bien organizados y dotados de una muy fuerte carga de violencia. El uso de armas de fuego está también muy presente, observado un 56% de los casos. Y por último, son conocidos los ataques a embarcaciones y yates de recreo que deciden acercarse a aguas de estos países y son sorprendidos por

motoras rápidas, cuyos ocupantes hacen desaparecer cualquier objeto de valor de los yates, incluso los dueños en algunas ocasiones.

6.3.5. Nigeria

Ya desde 1982, la costa oeste de África comenzó a ser noticia por el número de ataques que se producían. Desde entonces, su vertiente subsahariana ha concentrado la práctica en Nigeria donde se acumula el mayor número de incidentes de toda la región.

En esta zona los ataques han sido usualmente en buques que se encuentran fondeados a la espera de ataque en puerto, involucrando grupos no mayores de 10 personas. Estos grupos suelen operar abordando el buque en altas horas de la noche e intimidando con cuchillos y machetes a la tripulación para poder saquear sus camarotes, e incluso abriendo y robando material de carga. No es extraño el uso de una violencia premeditada en los ataques, sin necesidad que exista una provocación antes.

En los últimos años se ha dado un incremento importante a la actividad pirata en esta región. En gran parte se achaca este incremento a la falta de previsión suficiente por parte de las autoridades nigerianas, y son ya muchos los datos de cómo está afectando estos ataques al comercio internacional de este país y a la reticencia de muchos armadores, que antes descargaban en Lagos para toda África, de seguir usando estas instalaciones como puerto base.

6.3.6. Somalia y Eritrea

La región de la costa oriental africana que comprende estos dos países es, junto con Nigeria, la zona más peligrosa de África. Y en gran medida es por la situación estratégica de estos dos países a la salida del Mar Rojo, “el cuerno de África”

Los piratas somalíes suelen ir, además de por el botín que puedan sustraer al buque o a sus tripulantes, a por un rescate. Capturan los buques y pasan a entrar en contacto con el armador o con la empresa aseguradora para solicitarlo. Mientras tanto, intentan mantener al buque a una distancia de entre 60 y 100 millas náuticas de la costa para sentirse más seguros.

Este modus operandi es propio de los grupos organizados dentro de la denominada “piratería de corte militar” caracterizada por el uso de ropajes militares y el uso de armas sofisticadas para principalmente obrar secuestros a los buques. En numerosas ocasiones estos “piratas militares” son miembros de las guerrillas que apoyan los inestables gobiernos de la región.

Somalia



Ref: <https://lahistoriadeldia.wordpress.com/tag/somalia/>

Eritrea



Ref: <http://en.wikipedia.org/wiki/Eritrea>

6.4. Operación Atalanta

La UE ha lanzado recientemente la Operación Atalanta, concebida para proteger el tráfico marítimo en el Golfo de Adén de la piratería. Un total de seis buques de guerra de diferentes países europeos, junto con numerosos aviones de patrulla, participarán en la misión. Nadie sabe si este despliegue logrará detenerlos, pero lo que ya ha conseguido es preocupar a los euroescépticos. Atalanta constituye el último episodio en el enfrentamiento sobre si dotar o no a la UE de fuerzas militares propias y, de momento, parece que van ganando los franceses.

El aparato militar de la UE se reduce a la Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD). Históricamente, este ámbito siempre ha constituido el nexo más débil en la estructura de la Unión, pero en los últimos años el alcance de la PESD se ha ampliado de manera notable. En estos momentos, la UE participa en 14 misiones en el extranjero, incluyendo el despliegue de 3.000 soldados en Chad, y otros más reducidos en Europa, Asia y África. Bruselas también ha creado 15 “unidades de combate”, la mayoría de las multinacionales están integradas por 1.5000 soldados cada una.

A grandes rasgos, Francia siempre ha intentado que la Unión desempeñe un papel militar más activo, mientras los ingleses han intentado que la cooperación en este ámbito dentro de la UE fuese limitada. París considera una fuerza militar europea independiente como una alternativa a la OTAN, es decir, un contrapeso al poder de influencia de EE UU. Londres valora mucho sus relaciones con Washington, así que prefiere la Alianza Atlántica. En este debate no sólo está en juego el equilibrio político de poder dentro de Europa, sino la naturaleza de su aportación al orden mundial.

Quizás no por casualidad, Francia ha asumido el liderazgo de la lucha contra la piratería. En Abril, comandos galos con base en el portahelicópteros Jeanne d’Arc

capturaron a varios piratas somalíes tras el pago de un rescate. En octubre arrestaron a más de estos criminales, que luego entregaron a las autoridades de Puntlandia.

No hay duda de que Francia ve la lucha contra la piratería como la ocasión ideal para que la UE aplique la fuerza militar. Hablando claro, a nadie le gustan estos delincuentes, y a nadie le importa demasiado que se les ataque. Los piratas son un clásico “enemigo de la humanidad”, así que no se plantean muchos de los dilemas asociados con las misiones de paz (quiénes son los malos, estamos causando más daño que beneficio, etc.). Todo el mundo sale ganando si se combate la piratería. Y, aunque tengan armas para defenderse, no representan un desafío real para un barco de guerra moderno, lo que significa que las fuerzas europeas no sufrirán bajas. Si la UE es capaz de realizar estas operaciones con éxito, su prestigio militar crecerá tanto dentro como fuera del Continente.

El despliegue refuerza la idea de que la Unión Europea está interesada en desempeñar un papel serio en la seguridad regional. Al contrario a lo que sostienen los euroescépticos, esto puede ser bueno. Aunque la campaña de la UE contra los piratas pueda en último término fracasar, la Operación Atalanta ayuda a que la Unión adopte la sana costumbre de contribuir al orden internacional fuera de la estructura de la OTAN. No se trata sólo de sustituir unas siglas por otras: tanto para los ciudadanos europeos como para la opinión pública internacional, la UE tiene un perfil mucho menos amenazador que una OTAN dirigida por EE UU, y ello aumenta sus posibilidades de éxito.

La lucha por la libertad en la mar también tiene implicaciones simbólicas en el mantenimiento del orden mundial. Las grandes potencias, desde Roma al Imperio Británico, tomaron medidas contra la piratería; continuando esta lucha, la EU reivindica su papel como miembro consecuente de la comunidad internacional.

Capítulo 7: Piratería y terrorismo

7.1. Introducción

En los primeros años del siglo XIX, los piratas que rondaban el Mediterráneo, junto con el apoyo de muchos países del norte de África capturaron buques para solicitar un rescate en varias ocasiones. Como respuesta a estas capturas, varios países europeos junto con Estados Unidos, hicieron esfuerzos conjuntos que se saldaron con grandes éxitos, y la práctica erradicación de la piratería en la zona.

Sin embargo, la percepción de que la piratería es algo del pasado es un hecho lejano de la realidad, y en los últimos 20 años ha crecido de una forma realmente importante, se ha triplicado en estos últimos años.

Más preocupante es el hecho de que el crecimiento de los ataques piratas está yendo a la mano de las actividades terroristas en aquellos lugares considerados como zonas calientes, convirtiéndose en muchos casos, esta actividad en una llave táctica para los grupos de terroristas. Muchos piratas de hoy en día son terroristas con sólidas creencias ideológicas y una amplia agenda política. El nexo de unión entre piratería y terrorismo es especialmente peligroso para aquellos mercados de la energía, teniendo en cuenta que la mayor parte del petróleo y gas del mundo se transporta en buques a través de las zonas más peligrosas del planeta.

A ello hay que unir la falta de información por parte de las empresas a los organismos internacionales por miedo a un aumento en sus pólizas de seguros, por una detención del buque o por una larga investigación, por lo que los datos reales sobre el tamaño del problema se desconocen, aunque podemos saber que es mayor que el contrastado.

Los piratas, asimismo, han mejorado enormemente su sofisticación tecnológica, siendo frecuente el hecho de abordar un buque con varias lanchas desde todas las direcciones, disparando armas de fuego y misiles antitanques para conseguir la detención del mismo. Muchos piratas pertenecen a bandas de crimen organizado que incluyen a oficiales corruptos, trabajadores de puerto, asesinos a sueldo y hombres de negocios dispuestos a llevarse parte del botín. Incluso miembros de seguridad

contratados, pero con bajos sueldos, han entrado en este tipo de organizaciones para, o bien dejar hacer, o actuar activamente en el delito.

Los piratas y los grupos terroristas islamistas han operado durante largo tiempo en las mismas áreas geográficas: el mar arábico, el mar del sur de China, en aguas del oeste de África, etc. Ahora, bajo la presión de la comunidad internacional a la hora de ahogar económicamente a los grupos terroristas, éstos han comenzado a ver a la piratería como un modo nuevo de obtener financiación. En el Estrecho de Malaca, según la agencia de inteligencia de Indonesia, conocidos jefes de la Jemaah Islamiyah, la rama de Al-Qaeda en la zona, han admitido el haber cometido varios ataques piratas. O por ejemplo, el caso de miembros militarmente uniformados pertenecientes al Movimiento Free Aceh, un grupo independentista de cierta región de Indonesia conocidos por su islamismo radical, que han ido secuestrando buques y solicitando rescates por sus tripulantes a un ritmo cada vez más frecuente. También se ha dado el caso de pedir a cambio la liberación por parte del gobierno indonesio de conocidos terroristas pertenecientes a este grupo.

Grupos terroristas como Hezbollah, Jemaa Islamiyah, el Frente de Liberación Popular de Palestina, y los Tigres Tamiles de Sri Lanka, han tenido la posibilidad y los medios para desarrollar capacidades marítimas. Las agencias de inteligencia estiman que Al-Qaeda y sus afiliados disponen de cerca de una docena de buques fantasma que han sido repintados y operan bajo nombre y documentación falsa, tripulados por personas cuyas credenciales y aptitudes son igualmente dudosas. Los expertos en seguridad se han hecho eco muchas veces de que los terroristas podrían intentar embarrancar un buque cargado de explosivos en zonas portuarias o ciudades. Un ataque de tales características supondría un golpe a la industria del transporte marítimo que podría, no sólo dañarlo irreversiblemente, sino que se extendería el problema a la economía mundial.

7.2. El crudo como objetivo

Con un consumo global de petróleo de 80 millones de barriles por día y unas plantas de producción y extracción que están llegando al límite de capacidad, el mercado del petróleo transmite nerviosismo a todo el sistema económico mundial. En los años recientes, los terroristas han cometido actos contra refinerías y petroleros en las zonas de mayor reserva de petróleo, donde se encuentran: Irak, Nigeria, Arabia Saudí y Yemen.

Uno de los países particularmente vulnerable al terrorismo contra el petróleo es Arabia Saudí, que posee un cuarto de las reservas mundiales, y como principal explotador del mundo, acumula una décima parte de la producción diaria. Al-Qaeda ha mostrado que es consciente que un ataque contra alguna de las infraestructuras

más importantes de este país pudiera llevar al petróleo a alcanzar precios desorbitados.

Por todo ello, el cordón umbilical que se extiende por el mar entre las economías de occidente y oriente con el medio oriente es más vulnerable que nunca. Hasta un 60% del petróleo mundial es embarcado en unos 4000 petroleros. Estas naves suelen disponer de escasa protección (mangueras de alta presión y focos de luz), y cuando son atacadas, no tienen escapatoria alguna.

Si un simple petrolero fuese atacado en alta mar, el impacto sobre el mercado de la energía sería catastrófico. Pero la propia geografía obliga a que los petroleros crucen diariamente puntos estratégicos, muchos de los cuales están localizados en zonas donde hay una importante actividad de piratas. Con un simple derrame de crudo por embarrancamiento podría paralizar toda la zona, en ese caso, las consecuencias económicas si que resultarían muy importantes: un repunte en el precio del crudo, un incremento en los precios de flete debido a la necesidad de buscar nuevas rutas, congestión en las líneas marítimas y, seguramente, pólizas más caras para las compañías. Mejor será no imaginar si esto ocurriera en varios puntos del Globo.

Desde los ataques del 11 de Septiembre de 2001, mucho se ha hecho para mejorar la seguridad marítima mundial. Pero medidas aisladas por parte de los países unilateralmente no son suficientes. Los terroristas internacionales que, como ya han proclamado, quieren herir la economía mundial ya no necesitan preocuparse de los países más desarrollados que son, al mismo tiempo, los más protegidos, sino que pueden infringir más daño si cabe por medio de ataques en aguas de países que no tienen tales capacidades de defenderse.

Capítulo 8: Armas utilizadas por los piratas

8.1. Tipo de armas

Los informes de la OMI proponen clasificar el tipo de armas:

- Armas de fuego: Rifles, pistolas, rifles automáticos, carabinas, granadas e incluso lanzamisiles.
- Armas blancas: Machetes, cuchillos, lanzas, espadas, navajas, etc.
- Otras: En este grupo heterogéneo encontramos desde armas muy sofisticadas como las porras eléctricas, uso de gases, uso de productos químicos e incluso ácidos, hasta armas muy básicas como palos o hierros.

Los datos obtenidos por la OMI son:

	GLOBAL	E. Mal.	M.Chn.	O.Índ.	Af.Ori	Af.Occ.	
	Sudam.						
Armas de fuego	42%	54%	33%	24%	67%	39%	56%
Armas blancas	47%	39%	54%	56%	21%	52%	35%
Otras	12%	7%	13%	21%	12%	9%	8%

Desde el punto de vista global observamos un equilibrio entre el uso de armas de fuego y el uso de armas blancas, quedando el tercer tipo de armas sin definir a una distancia considerable, ocupando el tercer puesto.

Se forman claramente separaciones entre dos grupos de regiones: un grupo con mayor propensión al uso de armas de fuego y otro con propensión al uso de armas blancas.

En el primero, encontramos las regiones del Estrecho de Malaca y a la costa oriental de África, a las que hay que sumar en este caso, la región de Sudamérica. En estas

tres regiones el uso de armas de fuego supera en general a las armas blancas en una proporción 2:1. Este mayor uso de armas de fuego viene a denotar la mayor sofisticación y organización que se presupone a los grupos piratas de las mismas.

En el lado opuesto tenemos aquellas regiones que cuentan con una presencia más acusada de armas blancas frente a las de fuego. Esto puede tomarse como un menor nivel de sofisticación en los grupos de piratas que operan en estas zonas, en gran medida por la posibilidad que tienen de no ser detenidos ni investigados por las autoridades locales. Entre estas regiones se encuentran las del Mar de China, el Océano Índico, y la costa occidental de África, donde el uso de armas blancas supone en frecuencia el doble de las armas de fuego.

Capítulo 9: Defensa contra la piratería

9.1. Introducción

Varios son los pasos que hay que tomarse para proteger al comercio marítimo contra los piratas, así como para ayudar a muchos países a romper el nexo piratería-terrorismo. Estas medidas no solo deberían de ser tomadas por los países con una geografía clave, sino por todos, ya que, todos son los beneficiarios económicos de un sistema de intercambio ininterrumpido.

Solo un buque puede garantizar su propia seguridad. Las fuerzas de seguridad marítimas no pueden estar presentes en todos los lugares en todo momento (aunque sabemos que en muchos lugares son dichas fuerzas las que generan los actos criminales). Los buques deben protegerse ante cualquier tipo de ataque, el más común es el de secuestro.

En el momento en el que, por ejemplo, se permite a los pilotos aéreos llevar armas de fuego por parte del gobierno norteamericano, valdría la pena mirar la posibilidad de que los buques de marina civil pudiesen obrar igual, aunque armar a los marinos es más complicado que otorgarles armas. Los oficiales deberían de estar bien entrenados, el control sobre el acceso a esas armas muy bien limitado y las tripulaciones bien contrastadas.

La ley internacional trata a los piratas igual que a terroristas: son enemigos de la humanidad. La Convención de las Naciones Unidas sobre la Ley del Mar anima a la comunidad internacional a cooperar en la represión de la piratería en alta mar, permitiendo que cualquier Estado intervenga contra buques piratas o ayude en caso de necesidad. Una vez los piratas hayan sido apresados, serán juzgados por la legislación del país al que el buque pertenezca. Esta Convención fue firmada y ratificada por 145 países, Por los Estados Unidos no, alegando que pondrían en peligro *esfuerzos de la inteligencia norteamericana en aguas de terceros países*.

9.2. El Herbertzhorn

Un novedoso sistema de defensa a través de un muro virtual consistente en una potente onda sonora, se plantea como una solución esperanzadora. Este dispositivo podría marcar un antes y un después en la lucha contra la piratería, dadas sus características y eficacia.

El Herbertzhorn es un sistema que se instala como un muro virtual de protección alrededor del buque, es decir, en la barandilla y de forma fija, en intervalos de unos 50 m, con conexión a tomas de aire comprimido que suministra el propio barco. Mediante este novedoso sistema los piratas podrían llegar hasta el buque, pero inmediatamente se verían incapacitados para lograr su objetivo por el muro de protección, que actúa en forma circular y que se activa desde el puente de mando, simplemente pulsando un botón. Genera una potencia de 4.000 vatios a más de 159 decibelios, lo que supone que los atacantes quedan en estado de shock, sin necesidad de utilizar armas, por lo que se trata de un instrumento de defensa no letal. Paradójicamente no afecta a los ocupantes del barco atacado, ya que su eficacia se logra únicamente en dirección a los que se encuentran fuera del mismo. Por otro lado evita las comunicaciones entre los piratas y no se puede neutralizar con casquetes anti-ruido, al ser elevadísimo su volumen. Es un sistema resistente a las armas de fuego, a la corrosión y oxidación por agua de mar.

El dispositivo ha sido desarrollado con éxito por el departamento de “Investigación y Tecnología ” del instituto para la protección contra incendios de la empresa HÜGIN GROUP INTERNATIONAL, en estrecha colaboración con el Profesor Dr. J. Herbertz, poseedor del famoso premio otorgado por el Comité de Normas de Acústica, Ruido e Ingeniería de Vibración (NALS) Martin-Rudolf-Certificado y del premio de Ciencia en la Investigación de Ultrasonido.

9.3. Cañones láser

Ingenieros británicos están desarrollando un nuevo tipo de sistema de defensa que utiliza el láser para incapacitar a los piratas encandilándolos cuando se acercan al barco propio. El arma no letal, que ha sido desarrollado por la compañía de defensa BAE Systems, es eficaz contra blancos móviles a más de una milla de distancia.

La compañía ha comenzado a desarrollar el láser en respuesta a la creciente amenaza de los piratas a los buques comerciales, en particular frente a las costas de Somalia, donde se han perpetrado varios secuestros de alto perfil.

El dispositivo oculta eficazmente al buque que lo transporta detrás del resplandor de color verde brillante del láser, lo que fuerza a los piratas a cambiar de rumbo y les impide apuntar sus armas con precisión.

“Estamos utilizando el láser como una especie de sol ficticio detrás del cual podemos ocultar la nave”, dijo Roy Clarke, del Centro de Tecnologías Avanzadas de BAE

Funciona tanto a la luz del día como en la noche, dirigiendo un rayo concentrado de tres pies de ancho de luz de color verde brillante hacia un blanco, que puede encandilar temporalmente a cualquiera que lo mire. El sistema está siendo desarrollado para que pueda ser utilizado con radares de superficie de alta frecuencia capaces de enganchar el tipo de embarcaciones pequeñas utilizadas por los piratas somalíes. El sistema dirigiría entonces automáticamente el láser hacia el objetivo. También puede lanzar rayos rápidamente a objetivos múltiples para producir un efecto de parpadeo intenso que aumenta el efecto de encandilamiento. El láser utiliza un rango de potencia acotado a límites de seguridad que impiden causar ceguera, teniendo en cuenta que el sistema podría ser utilizado por error contra un buque inocente, confundido con una amenaza.

9.4. Sistema ShipLoc

Por acuerdo internacional (SOLAS XI-2/6), aparte de que todo buque debe llevar escrito el número de la IMO en sus chimeneas, todo buque de más de 500 GT deberán estar equipados con un Sistema de Alerta de la Seguridad del buque (SSAS). El sistema SSAS envía una alerta desde el buque a la costa en caso de un ataque pirata o terrorista. En este sentido, el sistema ShipLoc proporciona un seguimiento de largo alcance del buque en periodos de cuatro horas o incluso horarios, que pueden ser consultados mediante una página web que incluye unos completos mapas náuticos.

Proporciona un envío de alertas inmediatas que son activadas si cualquier miembro de la tripulación presiona el botón dispuesto a tal efecto, siendo automáticamente enviada la alarma al armador y a las autoridades competentes. Sus principales funciones y características son:

1. Monitoriza la situación exacta de los buques en cualquier lugar del mundo a cualquier hora.
2. Monitoriza datos como la velocidad, posición, rumbo y último punto conocido del buque.
3. Monitoriza otros datos del entorno como el viento, las olas, la presión atmosférica, etc.
4. Los mensajes de alerta son discretos e indetectables a bordo o por buques adyacentes.
5. Los datos son automáticamente comprobados, seguros y fiables, así como imposible su falsificación.

Este sistema es gestionado por la compañía CLS, subsidiaria de la Agencia Espacial Francesa, conocida internacionalmente como el operador del sistema de localización global Argos. Sus operadores son los encargados de monitorizar las alertas entrantes las 24 horas los 365 días del año.

9.5. Sistema Secure-Ship

Consiste principalmente en la disposición alrededor del buque una valla electrificada, no letal, especialmente diseñada y adaptada para uso marítimo. La valla utiliza pulsos de 9000 voltios para detener y evitar así cualquier intento de abordar el buque, de modo que un intruso que entre en contacto con ella recibirá un desagradable shock que evitará su subida a bordo. Al mismo tiempo, el sistema activará una alarma general en el buque, y activando a su vez unos potentes focos.

Aceptado y sugerido por la Agencia Internacional Marítima (IMB).

9.6. Sistema IUVENTUS/UAV

Se trata de un vehículo aéreo sin tripulación, de alta eficiencia y estabilidad, dirigido por control remoto o de manera semiautomática. Con soporte de videocámaras, el INVENTUS sobrevuela grandes zonas del mar, cubriendo la visión de las mismas y enviando, en tiempo real, dichas imágenes a tierra. Esto supone una supervisión y vigilancia en tiempo real de las zonas conflictivas, y la prevención y aviso de movimientos de buques no autorizados o fuera de control a las autoridades locales con tiempo suficiente para una actuación eficaz. Desarrollado por la empresa Aerospace, el INVENTUS es completamente autónomo y puede ser lanzado y recuperado desde un buque en movimiento, sin la necesidad de tener un punto fijo como base. Existen diferentes versiones en la propulsión del producto, pudiéndose elegir entre el gas o la electricidad.

Aceptado y sugerido por la Agencia Internacional Marítima (IMB).

9.7. Guardia armada

De alguna manera ciertos armadores han optado por medidas extremas para defenderse y para disuadir cualquier ataque pirata. Son aquellos que piensan que contra la fuerza de piratas armados, solamente se puede responder con más y mejores armas.

El tema de los guardias armados embarcados en buques mercantes es complicado desde cualquier punto que se elija para analizarlo. Uno de los problemas es que los armadores pueden elegir entre evitar por completo el Océano Índico en las rutas de sus naves, o contratar guardias armados para atravesarlo. La utilización de una ruta alternativa tiene el problema de un muy importante incremento de costos, que tarde o temprano se trasladaría al comercio mundial.

Algunas de las compañías que proveen estos servicios tienen sus propias “bases flotantes” en el mar, desde donde hacen los embarques y desembarques de los guardias privados así de la misma manera que hace cualquier práctico en cualquier lugar del puerto.

Lo cierto es que es el capitán el que tiene que dar la orden de disparar y seguirá siendo el único responsable por los hechos, daños y víctimas que ocasione cualquier miembro de su tripulación, incluidos los guardias armados.

Conclusiones

Como hemos visto a lo largo del trabajo, el problema de la piratería es un fenómeno complejo cuyas raíces se hunden en los aspectos socioeconómicos e institucionales de los países afectados. No es por ello extraño que regiones como Indonesia, Nigeria o Somalia hayan visto crecer los actos de la piratería en sus costas de forma paralela a sus debilidades económicas y sociales.

Es importante promover la preocupación por un hecho que ha demostrado grandes perjuicios y gran virulencia en los últimos años, especialmente entre los profesionales de la mar, los marinos, puesto que éstos son en definitiva quienes tienen que enfrentarse al problema “real” y a sus consecuencias más peligrosas y no simplemente a los perjuicios económicos.

Uno de los aspectos más preocupantes es el nexo que existe entre la piratería y el terrorismo en la actualidad debido a una extraña avaricia que une los fines puramente lucrativos con los fines políticos. Es impactante, que en el siglo XXI, muchos de estos grupos de piratas cuenten con el apoyo de sus Gobiernos.

La piratería ha surgido como un problema derivado de la propia globalización, de su comercio y del intercambio de mercancías a escala planetaria, y por ello necesita de un esfuerzo global por parte del mayor número de gobiernos y organizaciones posibles en colaboración con las propias autoridades locales.

Bibliografía

- <http://www.derechomarítimo.info/DerdelMar.com> [Acceso: Marzo, 2014]
- <http://diccionariopirata.blogspot.com> [Acceso: Marzo, 2014]
- www.dreamers.com/historol/hist06_1.com [Acceso: Abril, 2014]
- <https://lahistoriadeldia.wordpress.com/tag/somalia/> [Acceso: Julio, 2014]
- <http://en.wikipedia.org/wiki/Eritrea> [Acceso: Julio, 2014]
- <http://clave7.webcindario.com/VanDerDoes.html> [Acceso: Julio, 2014]
- http://es.wikipedia.org/wiki/John_Hawkins [Acceso: Julio, 2014]
- http://es.wikipedia.org/wiki/Henry_Morgan [Acceso: Julio, 2014]
- <http://www.nndb.com/people/813/000031720/> [Acceso: Julio, 2014]
- Hernández, José: “Piratas y corsarios”. Ediciones Temas de hoy. ISBN 84-7880-486-2. Madrid, 1995.
- <http://www.mgar.net/var/mpiratas.com> [Acceso: Abril, 2014]
- Marazzi, Federico: “En busca de tierra y fortuna”, nº95 de “La aventura de la historia”. Arlanza ediciones. ISSN 1579-427X. Madrid, 2001.
- <http://lema.rae.es/drae/val=pirata.com> [Acceso: Mayo, 2014]
- González Arnao, Mariano: “A prueba de piratas” nº 71 de “La aventura de la historia”. Arlanza ediciones. ISSN 0210-136X. Madrid 2001.
- <http://www.kipar.org./piratical-resources/.com> [Acceso: Mayo,2014]
- Estrada, Rafael: “Diccionario pirata”. Editorial Amazon. ISBN 978-84-614-9798-0. Madrid 2012.
- Joaniquet, Ángel: “Nuestros piratas”. Editorial Noray. ISBN 84-7486-129-2-X. Madrid 2002.
- <http://www.dw.de/n%C3%BAmero-de-ataques-piratas-baj%C3%B3-a-m%C3%ADnimo-de-6-a%C3%B1os-en-2013/a-17362911> [Acceso: Junio, 2014]

- <http://www.elmundo.es/espana/2013/10/30/52710bfb61fd3d4c798b456d.html>
[Acceso: Junio, 2014]
- <http://www.rtve.es/noticias/piratas/> [Acceso: Julio, 2014]
- http://www.naucher.com/es/actualidad/los-actos-de-pirateria-descendieron-un-478-durante-el-pasado-ano-con-297-buques-atacados/_n:329/ [Acceso: Julio, 2014]
- http://portal.unesco.org/culture/es/ev.php-URL_ID=39397&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html
[Acceso: Julio, 2014]
- <http://elpais.com/tag/pirateria/a/> [Acceso: Julio, 2014]
- http://cultura.elpais.com/cultura/2014/02/05/actualidad/1391632058_649894.html [Acceso: Julio, 2014]
- http://www.elconfidencial.com/cultura/2014-02-14/el-gobierno-presenta-una-ley-que-no-resolvera-la-pirateria_89549/ [Acceso: Julio, 2014]
- <http://www.aadmerpartnership.org/partners/asean-secretariat/> [Acceso: Julio, 2014]
- <http://www.nautinsthk.com/d6.html> [Acceso: Julio, 2014]
- <http://www.shippingherald.com/NEWS/ShippingNews/tabid/100/currentpage/233/Default.aspx> [Acceso: Julio, 2014]
- <http://tfig.unece.org/contents/org-imo.htm> [Acceso: Julio, 2014]

