



Piratas del siglo XXI

Pirates of the XXI Century

■ Víctor San Juan*

Resumen

El siglo XXI está cuestionando lo que se creía un hecho irreversible desde el anterior: la desaparición de la piratería. La realidad hace que los piratas salten de los inocentes juegos infantiles, urdidos en nuestro subconsciente ficticio, a las primeras páginas de los diarios y a la apertura de los noticiarios del mundo real por sus secuestros, robos y saqueos, que quedan al margen de todo control. Poniéndose en evidencia la incapacidad del Primer Mundo para mantener su actividad comercial y pesquera a salvo de esta amenaza.

Palabras clave

Piratería. Siglo XXI.

Abstract

The XXI Century is being brought in question by what, since the former century, was considered a non-reversible fact: the disappearance of piracy. Reality makes pirates pass from the naïve children's games, produced in the subconscious world, to the foreground of newspapers and to the opening of the newscasts in the real world, because of kidnappings, robberies and pillage, which remain out of any possibility of control. This fact proves the inability of the First World to maintain its commercial and fishing activities safe from this threat.

Key words

Piracy. XXI Century.

■ Si alguna vez alguien pensó que con el desarrollo de la electrónica, los satélites, los medios de comunicación y las guardias costeras, la

* El autor es ingeniero y experto en temas marítimos. Recientemente ha publicado: *Piratas de todos los tiempos* (Silex Ediciones, SL, 2009).

piratería iba a quedar en el siglo XXI como un pintoresco recuerdo, la realidad ha demostrado cuán equivocado estaba. Por lo que se refiere a la marina mercante, sólo en 2006 se contabilizaron más de 4.000 ataques piráticos a barcos mercantes en aguas de Indonesia, mar de la China, estrecho de Malaca, Caribe, Sudamérica, Nigeria y Somalia. El dato era alarmante porque el siglo XX había concluido con 221 casos registrados por la IMO (*International Maritime Organization*) en 1998, lo que significaba un grave incremento con la llegada del nuevo siglo. Piratería de toda la baja intensidad que se quiera y muy relacionada con el subdesarrollo, pero piratería al fin, con su secuela de crímenes, robos, saqueos, accidentes e incidentes de todo tipo; por no hablar de su repercusión en el libre tránsito y comercio mercante en los mares, expresión con la que algún político gusta de llenarse la boca pero que, en la realidad, las fuerzas navales y costeras modernas no son capaces de imponer en la mar.

Náutica deportiva y de recreo

Una de las víctimas más castigadas de esta nueva piratería, aparte del tráfico mercante, ha sido la náutica deportiva y de recreo.

Durante la segunda mitad del siglo XX tuvo lugar una verdadera revolución en el mundo de la navegación en general y de la náutica en particular. Hasta entonces, los barcos mercantes, pesqueros y militares parecían los únicos capaces de surcar las grandes extensiones oceánicas. Sólo un reducidísimo grupo de pioneros —el norteamericano Slocum, el argentino Vito Dumas, el francés Alain Gerbault— se habían atrevido, con veleros de no más de 10 metros de eslora, a emprender travesías oceánicas, siendo considerados, entre los marinos profesionales, como excéntricos solitarios, temerarios insensatos o, simplemente, locos. Sin duda que hubo afán de protagonismo en estas hazañas —¿hay alguna en la que no lo haya?— pero lo cierto es que este puñado de pioneros, con sus pequeños barcos de vela, demostraron saber lo que hacían, además de llevar a cabo un verdadero alarde de pericia, tesón, fuerza de voluntad y capacidad de sufrimiento. Milla a milla, travesía a travesía, probaron que la posibilidad de cruzar los mares no depende del tamaño de la nave empleada, sino de su correcto diseño, equilibrio, amarinado y manejo. Por lo demás, todo era cuestión de tiempo, velocidad, aguante, víveres, agua, combustible y, cómo no, contar con buena salud física y mental como imprescindible compañera.

Tras aquellos pioneros llegaron los auténticos gurús de los años sesenta, figuras como Moitessier, Chichester, Rose, Primrose o Kelsall, que llevaron la navegación de altura con pequeños veleros hasta la reválida que significó la convocatoria, primero, de la Regata Transatlántica Ostar en Solitario, ganada por el luego grande entre los grandes, Eric Tabarly; y, después, de la Primera Regata Golden Globe Vuelta al Mundo en Solitario que, tras mil peripecias, veía el triunfo de un oficial de la marina mercante británica, Robin Knox Johnston. Había nacido la navegación oceánica con pequeños yates.

A la sombra de estas espectaculares hazañas, en aguas europeas y americanas crecía una auténtica flota de pequeños veleros para surcar las rutas marí-

timas del globo; de ellas, la más famosa y concurrida sería la Ruta de los Alisios: la travesía del Atlántico desde las islas Canarias o Cabo Verde hasta las Antillas británicas o francesas. Cada año, decenas de barcos largan amarras para “cruzar el charco” en alas de los vientos favorables hasta el Caribe, las islas soñadas, Centroamérica, Venezuela, y la puerta del Pacífico, Panamá. Los más atrevidos, o que disponen de más tiempo, siguen adelante, cruzan el Canal y, al otro lado, da comienzo otra aventura con nombres de leyenda como Galápagos, Fidji, Marquesas, Tonga, Tahiti y un largo etcétera. El periplo “vueltamundista” puede continuar vía Australia o Nueva Zelanda, siendo luego inevitable cruzar aguas indonesias o filipinas, para alcanzar el estrecho de Malaca y el golfo de Bengala. La larga travesía del Índico y los monzones conduce al Cuerno de África y aguas somalíes para buscar el agotador ascenso del mar Rojo a través del canal de Suez, que les lleva, finalmente, a las entrañables y milenarias aguas mediterráneas.

Comparado con un buque mercante o un barco de guerra, el pequeño velero en medio de la mar es una embarcación indefensa, que se puede asaltar desde un simple pesquero o una lancha neumática; está lleno de víveres, aparatos electrónicos, enseres, ropa, repuestos y herramientas, constituyendo un valioso botín para habitantes de países subdesarrollados, frente a cuyas costas cruza a velocidad reducida. Durante la década de los sesenta y setenta del siglo XX, un pequeño porcentaje de los yates que zarpaban desaparecía sin rastro, dándose por perdidos en la mar. Los piratas lo tenían fácil: asaltaban la embarcación, asesinaban a los tripulantes, saqueaban todo lo que fuera de valor y hundían el barco. Desaparecido en la mar, punto final.

Pero, como casi siempre sucede con los crímenes, tarde o temprano empezó a desvelarse la verdad. Algún barco reapareció transformado y desprovisto de su auténtica identidad en perdidos puertos asiáticos, caribeños o sudamericanos. Luego comenzaron a llegar evidencias de los ataques y a los investigado-

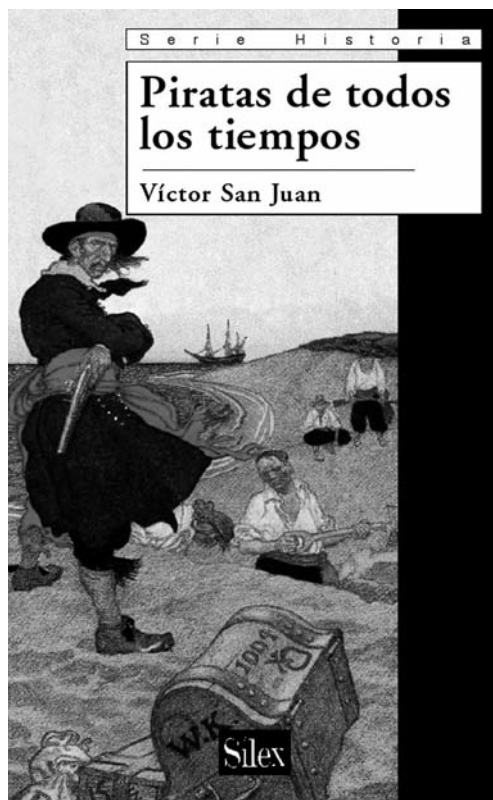


Figura 4. “Piratas de todos los tiempos” (2009), recientemente publicada por el autor de este artículo (cortesía de Silex ediciones, SL).

res ya no les cupo duda alguna: la marina deportiva se había convertido en el objetivo de los modernos piratas. Las revistas náuticas registraron en aquella época el incidente en que se vio envuelto el famoso velero de regatas sueco *Midnight Sun*, acosado no lejos de las Bahamas por un pesquero de bandera cubana cuyos tripulantes iban armados. Muy bien manejado, el yate logró esquivar sus acometidas. Informada la Guardia Costera norteamericana, a los suecos se les dijo que “habían tenido mucha suerte”.

La piratería contra los yates oceánicos era un hecho y el trasfondo político y social en el que se inscribía, el inevitable y expuesto paso de magníficos e indefensos yates “capitalistas”, mostraba el egoísmo e insolidaridad occidental frente a litorales donde la población moría miserablemente de hambre. Era sólo cuestión de tiempo que el inerme y pequeño barco fuera asaltado. En consecuencia, se definieron áreas marítimas y costas de máximo riesgo que, para un yate “vueltamundista” eran el Caribe cubano, dominicano y venezolano, la costa pacífica colombiana, las aguas filipinas e indonesias, el estrecho de Malaca, el golfo de Bengala, el Cuerno de África y las costas del mar Rojo. Es inevitable que una derrota de circunnavegación intertropical pase por uno o varios de estos puntos, por lo que, en *petit comité*, los organismos marítimos internacionales tuvieron que reconocer que a finales del siglo XX la piratería estaba lejos de haber desaparecido de las rutas oceánicas más transitadas, para rubor de las Armadas y Guardias Costeras implicadas en el control de este tipo de delincuencia.

¿Cómo se defendieron los yates? De muchas y no siempre eficaces formas: reforzando los sistemas de comunicaciones, navegando en convoyes de dos o más embarcaciones y, sobre todo, llevando armas de fuego a bordo. Una de las mayores dificultades que encuentra un pequeño barco es cómo identificar al pirata, pues el parche en el ojo, la pata de palo, el loro y la bandera negra de las tibias cruzadas y la calavera —la *Jolly Roger*— sólo son pintorescos vestigios de otra época. Un inofensivo pesquero faenando puede transformarse repentinamente en pirata para, tras el acto violento, volver a su pacífica ocupación. El caso más desconcertante es el de las patrulleras de una de las infinitas micro-repúblicas caribeñas que proliferan en aguas ecuatoriales, cuyos tripulantes decidan dar un sabroso golpe a costa de un yate. El Derecho Marítimo Internacional y las normas que se enseñan en cualquier academia náutica les respaldan para detener, registrar y hacer casi lo que deseen con una embarcación deportiva, mientras representen la soberanía de algún Estado. En otras palabras, un yate lo tendrá muy mal si se lía a tiros con una patrullera que puede abordarle con la excusa, por ejemplo, de un registro antidroga. Así, está confirmado que patrulleras de países de gran inestabilidad política o en guerra civil pueden actuar como contrabandistas, y de ahí a la piratería sólo hay un paso.

Un botón de muestra de cómo se hallan las rutas marítimas para pequeños barcos de vela la da en sus libros el ya finado marino catalán Avelí Bassols, que circunnavegó la Tierra en su velero *Principat D'Andorra*, superando varios intentos de asalto pirático. Cruzó el Caribe en convoy sin incidentes, evitando las costas venezolanas —donde son habituales los “peñeros” con sus veloces lanchas rápidas, que asaltan yates desarmados—; y, tras pasar al Pacífico por el canal de Panamá, también las costas colombianas, coto vedado de los nar-

cos y sus actividades ilegales. Tras atravesar el Pacífico, llegó a Indonesia. Cerca de Borneo, buscando un puerto donde repostar gas-oil, quedó varado en medio de un grupo de pesqueros de no muy buen aspecto. Inmediatamente convergieron sobre él, llegando Bassols a pensar que iba a sufrir un ataque del que no podría defenderse, pues era contrario a llevar armas de fuego a bordo. Se equivocaba, pues los pescadores lo que hicieron fue ayudarlo a salir del atoladero y después le guiaron a puerto.

No le sucedió lo mismo, sin embargo, en el estrecho de Malaca, donde, navegando en convoy con otro yate, en plena noche, al norte de Sumatra, apareció una embarcación que les arremetió embistiéndoles la proa y lanzando un arpón a bordo como arpeo para el abordaje. Uno de los tripulantes tuvo el acierto de cortar el cabo del arpón, mientras el otro yate disparaba una bengala blanca y el propio *Principat* una roja de emergencia, tras lo que el agresor renunció al ataque. Menos suerte había tenido en las mismas aguas el velero *Atlantis* de Bern Ehinger, que fue asaltado y encañonado por otros piratas; perdonaron su vida, pero el yate fue saqueado. Por desgracia, tras el dramático terremoto y tsunami de Banda Aceh en 2006, la piratería en esta aguas tiene que haber aumentado y lo hará más si no se implica en el asunto la cercana isla-país de Singapur.

Bassols navegó a continuación sin incidentes por el golfo de Bengala, pero no así otros yates, que han sufrido en él ataques o incidentes. El catamarán vasco *Jotake*, de Santiago González, se encontraba entre Sumatra y Ceilán, a cincuenta millas de esta última isla, cuando en plena noche un junco le enfocó con proyectores a unos sesenta metros de distancia antes de iniciar la persecución. Santiago, tras intentar inútilmente contactar por radio, respondió enfocándoles por su parte y emprendiendo la huida. El junco se lanzó al abordaje, que Santi y su familia lograron evitar, prolongándose el acoso cinco angustiosas millas, tras las que los frustrados piratas fueron dejados atrás a base de pura velocidad del catamarán. También aquí otros no tuvieron tanta suerte. Al *Eudes D'Aquitaine* se le aproximó un pesquero abriendo fuego de ametralladora e intentando el abordaje, del que pudieron zafarse de milagro pero con graves daños. Y mucho más dramático fue el asalto al *Gonne Troppo*, que sufrió el fuego de fusiles AK-47 hiriendo a la esposa del matrimonio que lo tripulaba.

El viaje vueltamundista prosigue con los monzones llegando a las críticas aguas somalíes, destinadas a pasar a la primera página por la piratería indiscriminada, como veremos. La náutica de recreo ha sufrido considerablemente en estas aguas; varios veleros han sido capturados, sus tripulaciones secuestradas y llevadas a algún perdido e infecto refugio en tierra durante meses para solicitar rescates fabulosos por ellos. Nada se ha hecho contra este crimen internacional, salvo pagar los rescates. Recordemos el *Super Maramu* de Jean Ives Delane, rescatado por la Armada francesa, y un matrimonio alemán cruelmente maltratado hasta que se satisfizo el importe del rescate.

Puede que los casos más llamativos hayan sido los de los grandes yates franceses, *Le Ponant* en 2008, y *Tanit*, al año siguiente, que mostraron la capacidad de la Armada francesa y la determinación de su Gobierno. El primer caso coincidió con la presencia en la zona de la agrupación *GEOAM 07-08* con el portahelicópteros *Jean D'Arc* y la fragata *Georges Leygues*, desde los que se lanzó

un grupo especial de asalto de la Gendarmería en paralelo con el pago del rescate por el armador, llegándose a tierra con la persecución y atrapando a la mayor parte de los secuestradores con el rescate. El *Tanit*, secuestrado en la primavera de 2009, provocó la misma respuesta que se saldó con dos piratas y uno de los tripulantes muertos, recuperándose parte del rescate. Este era un precio que no todas las naciones estaban dispuestas a pagar.

También el *Principat D'Andorra*, en su periplo, sufrió en aguas yemeníes del golfo de Adén el acoso de un butre sin bandera; les siguió durante cinco horas, iluminándolos con un foco al anochecer cuando casi llegaron al abordaje. Bassols mantuvo la cabeza fría y pudo escapar sin daño. Pero, días después, hallándose fondeado en Sha'ab Rumi, apareció una patrullera sudanesa que abordó y registró el yate, dejándolos luego en libertad. Había tenido lugar un golpe de estado en Sudán, y cuando se refugiaron en Marsa Umbeila junto con tres barcos pesqueros, estos les dejaron quedarse si guardaban silencio, pues estaban haciendo contrabando. Es el tipo de situaciones que pueden darse al navegar por estas zonas.

Podemos terminar el breve repaso del reciente auge de la piratería contra pequeños yates con un caso que ya trascendió a los grandes medios de comunicación de todo el mundo: el asesinato de sir Peter Blake a bordo de su velero en el estuario del Amazonas. Blake era —y sigue siendo— un icono dentro del mundo de la náutica deportiva, el único capaz de ganar la regata Whitbread Vuelta al Mundo por etapas, y la Copa América de Vela con el equipo neozelandés, además de ostentar el récord Jules Verne de navegación a vela alrededor del globo terráqueo con su maxi-catamarán *Enza*. En su palmarés figuraban muchos otros triunfos, como la Sydney-Hobart o la Vuelta a Australia, que le habían convertido en un auténtico héroe en Nueva Zelanda, su país natal, comparable a Edmund Hillary, conquistador del Everest.

Dejando atrás su vida deportiva, Blake había seguido los pasos de Jacques Cousteau filmando documentales que mostraran a la Humanidad el deterioro del Planeta. Con el velero reforzado *Seamaster* recorrió la Antártida como testigo de la regresión de los casquetes polares; acto seguido navegó hasta las bocas del Amazonas para adentrarse casi 2.000 km río arriba, comprobando la degradación forestal y fluvial que ha sufrido esa cuenca a consecuencia de la explotación industrial descontrolada. De regreso al Atlántico, el velero fondeó en la noche del 4 de diciembre de 2001 cerca de la población de Macapá, en la deprimida región de Amapá, dentro del inmenso delta del río. Con la tripulación descansando, una banda de salteadores armados, conocidos como “las ratas de río”, abordaron el *Seamaster* por la popa. Los ocho piratas inmovilizaron a punta de pistola a todos los tripulantes, menos a Blake, que intentó repeler el ataque con dos rifles que habían llevado a la Antártida para defenderse de los osos polares. Tras desarmar y ahuyentar a un delincuente, el arma se encasquilló al segundo disparo; otro asaltante asomó su pistola por el tambucho de entrada y disparó a ciegas; dos disparos alcanzaron al legendario patrón neocelandés, causándole la muerte. Después, los piratas desvalijaron el barco y se fueron por donde habían venido. Dada la abrumadora repercusión internacional del caso, el Gobierno brasileño no tardó en capturar a los culpables y

ponerlos a disposición de los tribunales. Pero eso no pudo ocultar el hecho de que el número uno de la vela mundial había caído víctima de la piratería incontrolada tercermundista.

Muy pocos quisieron ver en el suceso otra cosa que un desgraciado incidente puntual y no el prólogo del notable repunte que iba a experimentar la piratería con la entrada del nuevo siglo. Un viejo, viejísimo, problema que se creía extirpado, pero que iba a reproducirse con virulencia por la incapacidad del mundo occidental para imponer el Derecho Marítimo Internacional sobre los océanos, viéndose obligados los gobiernos de los llamados “países civilizados” a actuar a remolque de las circunstancias y con una eficacia relativa. La plaga, en efecto, iba a estallar en el amplísimo litoral de un país subdesarrollado y carente de instituciones capaces de imponer autoridad como es Somalia.

Somalia

El enigmático país de Punt de la Antigüedad, que algunos señalan como los dominios del Preste Juan medieval —el cual habría escondido en Aksum las sagradas reliquias de la Tierra Santa— posee una situación geoestratégica de indudable importancia en el llamado Cuerno de África. Éste domina la vertiente sur del golfo de Adén y una importante porción del océano Índico por el que se despliegan las líneas de navegación que llevan al Mar Rojo y al canal de Suez. A su vez, los monzones son rutas legendarias, tan viejas como la propia navegación, que unen el Mediterráneo con las costas indias y persas. Hoy constituyen una vía de comunicación imprescindible para el creciente tráfico marítimo exportador de China, India, Taiwán, las dos Coreas e incluso Japón; e, igualmente, y en sentido contrario, desde Europa y los países de la cuenca mediterránea hacia el Oriente Asiático.

Geográficamente, Somalia posee tres grandes regiones: la costa norteña, margen sur del “embudo” del golfo de Adén, en cuyo extremo más angosto, el estrecho de Bab-el-Mandeb, se halla el golfo de Tadjoura con el puerto de Djibouti, apostadero de la Armada francesa; a lo largo de ella se hallan poblaciones costeras como Berbera o Boosaaso (puerta de entrada del tráfico con Arabia y Yemen). Este tramo, que llega hasta el vértice del “cuerno”, el cabo Guardafuí, forma la región de Puntlandia, en la que, a pesar del subdesarrollo, se pueden encontrar autoridades e instituciones que, al menos simbólicamente, representan al estado somalí.

Desde el cabo Guardafuí hacia el sur, las regiones de Mudugh y Migiurtinia poseen un extenso litoral desértico con aldeas de pescadores como Hafun, Bender Beira, Eyl, no lejos del cabo El Khail, Obbia —resto de la ocupación italiana en la primera mitad del siglo XX— El Dere o Haradhere y El Hur. Constituyen un extenso santuario para contrabandistas y bandas de delincuentes locales, señores de la guerra que en remotas poblaciones como Eyl encuentran situaciones de pobreza extrema, lejanía de las autoridades y ausencia de cualquier tipo de control militar o policial, que les permiten convertirse en nidos desde donde desplegar ataques piratas.

Más al sur, la naturaleza desértica se atenúa en el valle y riberas del río Vebi Shebeli, que irriga la región de Benadir, contigua a la vecina Kenia, donde se halla la capital de Somalia, Mogadiscio; y, ya cerca de la desembocadura, importantes poblaciones agrícolas y ganaderas como Brava, Giamama, Merca o Chisimaio, las dos últimas con puerto.

En total, pues, más de 3.200 millas náuticas de costa que, por su estratégica posición y naturaleza propicia para la ubicación de puertos, han constituido, a lo largo de la Historia, un sabroso bocado para potencias como Gran Bretaña, siempre preocupada de jalonar la ruta a la India; Francia, que acabó ejerciendo un protectorado sobre Eritrea para quedarse con Djibouti; o la Italia de Mussolini.

Disuelta la fiebre colonial en la hecatombe de las guerras mundiales, Somalia, integrada en el mundo musulmán, siguió en permanente conflicto con países vecinos como Etiopía y Eritrea para definir sus límites. Como consecuencia de estas convulsiones, en 1991 estalló la guerra civil al caer el gobierno de Mohamed Siad, desgarrando y empobreciendo el país durante dieciocho largos años. Los señores de la guerra sumieron a Somalia en el terror y la confusión, y las destempladas intervenciones de EEUU buscando imponer orden terminaron en lamentables episodios (recuérdese la película *Blackhawk derribado*). Las milicias islámicas, apoyadas por Al-Qaeda, se apoderaron de importantes ciudades, mientras EEUU apoyó a las fuerzas eritreas que invadieron Somalia y tomaron Mogadiscio. Tras su retirada, quedó un país inestable e ingobernable, deshecho por los conflictos e inabordable para las grandes potencias-policía, ya muy comprometidas en otros escenarios —léase Irán y Afganistán—.

Somalia, flota pesquera española y Operación Atalanta

Somalia es un país rico en recursos, ya que su plataforma continental posee los caladeros y aguas sin explotar más ricas del mundo por la calidad de las especies y la biodiversidad del ecosistema. Por ello, aparte de circular no lejos de sus costas un denso tráfico marítimo, muy vulnerable y fácil de atacar, hay desplegados en los caladeros somalíes pesqueros de varias nacionalidades, entre ellos una veintena de atuneros gallegos y vascos que, expulsados de todas las aguas, (del golfo de Vizcaya y el Gran Sol, por Francia; del Mediterráneo por la restricción del atún rojo; del caladero canario-sahariano, por Marruecos, y de los bancos de Terranova tras la Guerra del Fletán con Canadá), encontraron en estos lejanos bancos una nueva fuente para su actividad; una fuente que animó a los armadores a construir grandes y modernos pesqueros oceánicos.

No tuvieron suerte, ya que hubo quienes, en la costa, incapaces de generar actividad, industrias o puestos de trabajo, pero testigos de las debilidades del mundo occidental y crecidos por haber hecho huir a los norteamericanos, decidieron dedicarse a la lucrativa actividad pirática del secuestro. Sabían, además, que con el tráfico mercante siempre habría quien los disculpara en Occidente por su subdesarrollo. Y, en el caso de los pesqueros, incluso no faltaría quien les acusara de esquiladores y arrasadores del medio ambiente somalí. Sólo había que respetar

dos principios: no causar víctimas mortales y poner a la Prensa, en especial la de matiz ecológico y solidaria con el Tercer Mundo, de su parte. Después, la manipulación de los medios de comunicación occidentales alcanzaría tal nivel que se llegaría a dudar si el verdadero cerebro era un señor de la guerra somalí o un oscuro ideólogo actuando desde muy lejos. ¿Europa, tal vez?

Para nuestra flota pesquera, Somalia trascendió a los medios de comunicación en el año 2000, con motivo de la captura del atunero *Albacora Cuatro*, por el que hubo que pagar un rescate. En puertos como Boosaaso, las pateras utilizadas para la pesca tradicional de bajura y subsistencia se amontonaban en la costa. Progresivamente, la guerra civil facilitó la disposición de armamento y con él algunos pescadores se dedicaron a ahuyentar pesqueros extranjeros de sus costas, justificando sus actos por la necesidad de proteger el medio marino. Esta arbitraria presión sobre las pesquerías, consentida o ignorada por las autoridades somalíes, se les acabó yendo de las manos. Los incontrolados, muchos de ellos antiguos combatientes, pasaron a abordar barcos mercantes para apoderarse de algún artículo o cargamento: tabaco, una televisión, comestibles, alcohol e, incluso, prensa y revistas. No se hacía daño a las tripulaciones, abandonando el barco después del robo o saqueo.

Inevitablemente, la impunidad de estas acciones debió decidir a uno o varios señores de la guerra a empezar con los secuestros, de mayor repercusión y rentabilidad. Debemos recordar que en 2006 los armadores de los pesqueros españoles que faenaban en la zona ya alertaron al Gobierno Español del cariz que estaba tomando la situación, pero sin que se adoptara medida preventiva alguna.

2007 marca el inicio de la ofensiva pirática desde la costa somalí. Dotando a las pateras de potentes motores fueraborda japoneses, depósitos suplementarios de combustible y el imprescindible GPS de fabricación occidental, los somalíes se lanzaron al asalto del tráfico mercante en el golfo de Adén y, después, de los barcos pesqueros en el océano Índico. En ese año se registraron 30 apresamientos de embarcaciones.

La comunidad internacional, que mantenía con Somalia un Programa Mundial de Alimentos auspiciado por la ONU, no concedió la debida importancia al problema. Los piratas se asombraban de la facilidad con que lograban sus objetivos, secuestrando barcos y personas por los que exigían rescates cuantiosos, auténticos ríos de oro para otros candidatos a piratas que, sin nada que perder, optaron por ingresar también en esta “cofradía” de rápido enriquecimiento.

En 2008 se registraron 111 ataques a buques mercantes y de recreo, con 42 secuestros, el más grave el del mercante ucraniano *Faina*, cargado con 2.500 toneladas de armamento, en el que figuraban 33 carros de combate rusos adquiridos por el gobierno keniano. El peligro de que pudieran ser usados en el conflicto sudanés movilizó finalmente al mundo occidental, remitiéndose al área la *Task Force 150* norteamericana y el destructor ruso *Neutrashimy*. La comunidad internacional se veía, al fin, obligada a aceptar que la piratería en aguas somalíes se había convertido en una fuente de conflictos de primer orden.

En lo referente a la flota pesquera española, fueron atacados dos barcos: el *Playa de Anzoras*, que se libró del secuestro, y el *Playa de Bakio*, con matrícula de Bermeo, que fue capturado. Los piratas lo condujeron al puerto somalí de



Figura 1. El pesquero “Alakrana” seguido de la Fragata “Canarias” rumbo a las Seychelles en noviembre de 2009 (cortesía del Ministerio de Defensa de España).

Eyl para cargar víveres y volvieron a zarpar para evitar su localización. El Ejecutivo reaccionó como si hubiera sido sorprendido, y particularmente incómodo, dando la impresión de que deseaba deshacerse por la vía rápida de este remoto problema con un mundo subdesarrollado con el que presumía de gran sensibilización, solidaridad y humanitarismo. De ninguna manera iba a proceder como había hecho el francés con los yates *Le Ponant* y *Tanit*.

España actuaría escrupulosamente de acuerdo con el artículo 101 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, según el cual sólo es piratería la practicada en aguas internacionales, calificándose como de simple delincuencia la llevada a cabo dentro de la Zona Económica Exclusiva —200 millas— del país en cuestión, en este caso Somalia. Tal era el caso del *Playa de Bakio*, por el que se exigió un millón de dólares de rescate que, velando por la seguridad de los pescadores, fue abonado con la máxima rapidez, ofreciendo el Ejecutivo su actuación a la opinión pública como de gran eficacia humanitaria y solvencia administrativa.

Ello estaba lejos de la realidad: no sólo se había permitido que unos filibusteros impidieran por las armas el libre derecho al tránsito y pesca en caladeros sobre los que no existía prohibición ni regulación internacional alguna; sino que, con el pronto pago, liberado a través de un sospechoso bufete londinense,

se estaba financiando el crimen internacional con dinero de las arcas del Estado. De forma del todo incoherente, con el pago se había saltado a la torea una legalidad que se quiso respetar a ultranza con las aguas jurisdiccionales, no permitiendo actuar a la moderna fragata *Méndez Núñez*, desplazada a la zona y que quedó como simple espectadora. Tampoco se valoró, censuró o se establecieron criterios sobre la actuación del patrón y las instrucciones de los armadores para faenar en aquellas aguas; ni nadie se acordó de los avisos previos que podían haber generado las medidas preventivas adecuadas.

Lo que sí hizo nuestro país fue participar en el dispositivo internacional que iba a tomar cartas en el asunto: la OTAN, con el grupo SNMG-2, compuesto por diez fragatas y un destructor procedentes de Holanda, Grecia, EEUU, Canadá, Italia, Gran Bretaña y Malasia, además de España, que empezó su participación en la llamada *Operación Atalanta* en la primavera de 2009 con la fragata *F-82 Victoria* y después con la *F-83 Numancia*, dotadas de helicópteros y un avión de vigilancia *P-3 Orión*.

La medida era correcta ya que suponía incorporarse a la actuación de nuestros aliados en la defensa del libre tráfico internacional, pero con el criterio de “no uso de la fuerza” diferente de aliados como Francia o EEUU, además de respeto a una legalidad inexistente en Somalia. La doble lectura legal del fenómeno pirático acabaría por dejar en evidencia la discrepancia dentro del mundo occidental y rebajando el efecto disuasorio de *Atalanta*. En efecto, la lectura pirata era que, según quién les atrapara o a quién se enfrentaran, podían salir bien librados en la mayor parte de los casos.

Quedaba por ver cómo iban nuestras fragatas a defender los pesqueros que eran directa incumbencia de España, y qué protocolos legales se habían previsto para luchar contra la piratería. Todo apuntaba más a una medida cosmética de corporativismo OTAN y respaldo lejano de la flota pesquera, que a una verdadera intención de defender nuestros barcos, misión para la que las fragatas lanzamisiles, barcos de escolta oceánica, no parecían lo más adecuado. Pero era lo que pidió la OTAN y lo que se mandó. Las fragatas fueron, además, relevándose en el escenario, permaneciendo operativa en un escenario tan inmenso sólo una de forma constante. Así, Peter Hudson, jefe de la *Operación Atalanta*, al referirse a la tarea encomendada a la fuerza internacional, diría que era como vigilar toda la costa Este de los EEUU con seis coches de policía incapaces de pasar de los 60 km por hora.

La *Victoria*, y después la *Numancia*, realizaron el buen trabajo que se esperaba de ellas dentro del dispositivo. Se marcaron unas rutas “seguras” y un corredor de tráfico en el golfo de Adén, además de organizar convoyes protegidos por una o varias unidades militares. A fines de marzo de 2009, el helicóptero de la *Victoria* impedía el ataque a los mercantes *Jolbos* y *Dubai*, mientras que, poco después, la *Numancia* puso en fuga una patera con seis piratas que pretendía abordar el mercante panameño *Lucía*.

Por esas fechas, sin embargo, trascendía a los grandes medios de comunicación el intento de secuestro del mercante norteamericano *Maersk Alabama*; este gran portacontenedores de 17.000 toneladas era abordado por tan sólo cuatro piratas, a los que el capitán logró convencer de que no lograrían con-

trolar un buque tan grande. Les propuso llevárselo a él secuestrado en una lancha salvavidas. Los ingenuos piratas dejaron que su víctima les indicara cómo proceder. Perseguidos por el destructor *Bainbridge* durante cinco jornadas, al acabarse sus víveres y combustible los somalíes amenazaron con matar al capitán Richard Phillips, siendo tres de ellos abatidos por tiradores del SEAL y resultando herido el cuarto. El caso era tanto más incomprensible cuanto que el barco asaltado transportaba ayuda humanitaria del Programa de Alimentos de la ONU para Etiopía, Sudán y Somalia, lo que desenmascaraba las supuestas nobles intenciones de los piratas.

Entrado el mes de abril de 2009, una auténtica nube de lanchas se desplega a la caza de mercantes y pesqueros desde Somalia. Dos de éstos se libraron con maniobras evasivas, mientras que fragatas holandesas, canadienses, portuguesas e italianas evitaban varios ataques a mercantes en el golfo de Adén, donde la situación, día a día, iba siendo controlada por *Atalanta*. Sin embargo, en la gran extensión del Índico, la audacia de los piratas no conocía límites. La *Numancia* no pudo evitar la captura del mercante belga *Pompei*, cuya persecución abandonó al alcanzar éste las aguas jurisdiccionales somalíes. A fin de mes se produjo, nada menos que a 600 millas de las costas de Somalia, el ataque al gran crucero de lujo *Melody* —habitual de las islas Baleares— que, con quinientos tripulantes y casi mil pasajeros a bordo, se dirigía desde las Seychelles a Akaba, en Jordania. El comando de seguridad israelí, contratado por la naviera, puso en fuga una embarcación con seis piratas armados con fusiles Kalashnikov. El petrolero español *Marqués de la Ensenada* (que prestaba apoyo logístico a la fragata española y que dispone de un helicóptero y quince soldados de Infantería de Marina especializados en asaltos), acudió en apoyo del transatlántico italiano, escoltándolo hasta una ruta segura en el Golfo de Adén. Pero, otros barcos, como el alemán *Patriot*, el griego *Saldaña*, o el *Stolt Strength*, sufrieron la ofensiva pirata; y a bordo del petrolero *Qana* se desató una grave escaramuza, al asaltarlo una decena de piratas y ser atacados por miembros de la Guardia Costera yemení cerca de la Península Arábiga.

A primeros de mayo, los incidentes se multiplicaron. Fueron capturados el mercante maltés *Ariana*, el pakistaní *Al Misan* y el alemán *Victoria*. Una flotilla pirata de “larga distancia” incurrió en el error de confundir la fragata francesa *Nivose* con un mercante, de lo que resultaron capturadas once piratas y tres embarcaciones, dos pateras y una grande, la “nodriza”. Su armamento incluía fusiles, lanzagranadas y explosivos. Cuando otra patera con siete piratas intentó abordar el mercante panameño *Nepheli*, éste, con una maniobra evasiva logró hacerla zozobrar, acudiendo el *Marqués de la Ensenada* a salvar y detener a los naufragos. Sólo dos días después, su helicóptero *AB-212* apresó otros siete piratas, evitando la captura del mercante maltés *Anny Petrakis*. Por su parte, tras el ataque al *Melody*, la *Numancia*, con la fragata india *Nirdeshak*, persiguió a dos pateras sospechosas dentro de las aguas jurisdiccionales seychellenses. Se capturaron nueve piratas que se entregaron a una patrullera de estas islas. La notable actuación de los barcos españoles se vio empañada por la actuación del Ministerio de Defensa y la Judicatura española, que entró en un conflicto de competencias por los trece prisioneros del *Marqués de la Ensenada*, evidencian-

do la falta de previsión del Gobierno para estas situaciones. Aquellos serían, finalmente, entregados a las autoridades de Kenia en Mombasa.

La ofensiva pirata continuó hasta que, en julio, con el monzón, los piratas tuvieron que cesar en sus actividades por el estado de la mar, imposible para pequeñas embarcaciones. A primeros de agosto, la fragata *Canarias* zarpó de Rota para relevar a la *Numancia* y el *Marqués de la Ensenada*. Hasta ese momento se habían capturado 52 piratas, y colaborado en la detención de otros 20, lo que, con una sencilla división, debió evitar la captura de una decena de barcos.

Pero, junto a este balance, se imponía una profunda reflexión sobre puntos que se revelarían cruciales tras el verano, algunos de los cuales ya constaban desde el secuestro del *Playa de Bakio*. Por un lado, estaba el aspecto *legal*, es decir, si España iba a seguir respetando el artículo 101 (que convertía las 200 millas de aguas territoriales somalíes en un inmenso refugio para los piratas), y si se proseguiría con el criterio de entregar los piratas capturados a Kenia, donde se presumía que eran rápidamente puestos en libertad. Por otro lado, estaba el *concepto operativo*, es decir, cómo se estaban usando por el Gobierno los medios puestos a disposición, y si éstos eran los más adecuados.

Desde mediados de abril, la flota pesquera venía denunciando en la Prensa que la Armada Española incorporada a *Atalanta* estaba dedicada a escoltar convoyes y proteger el corredor de mercantes en el golfo de Adén, dejándolos desprotegidos en el océano Índico, donde se habían visto obligados a trasladar sus zonas de pesca, lejos de la costa somalí. Allí, donde, como sabemos, los piratas de “larga distancia” iban a buscarlos.

El dilema operativo era evidente, ya que la fragata no podía estar en dos sitios a la vez, y desplazar otra fragata al escenario de los hechos era impracticable por su elevado coste. Hemos visto cómo el *Marqués de la Ensenada*, un barco logístico, tuvo que incorporarse a las tareas de represión de la piratería, e igual hizo a principios de mayo la fragata *F 103 Blas de Lezo*, de paso en su misión de apoyo al dispositivo internacional en Afganistán, demostrando que hacía falta más de un barco. Nos preguntamos por qué, disponiendo la Armada de cuatro guardapescas específicos para estas tareas —*Chilreu*, *Alborán*, *Arnomeni* y *Tarifa*— no se desplazó alguno de ellos para apoyo directo a los pesqueros, complementando a la fragata con un coste muy bajo, pues son pesqueros modificados con motores diesel y gran autonomía, dotados de pista para helicópteros y que, aunque no pueden soportar logísticamente estos aparatos, sí pueden actuar como bases alternativas.

La insuficiencia de nuestra única unidad desplegada al conflicto acabaría pagándose cara, ya que ponía a los profesionales de la fragata ante la cuadratura del círculo. Por último, la carencia de una solvente *política de medios de comunicación* hizo que éstos, haciéndose eco de las pretensiones de los pescadores y sus familias, y buscando simplemente audiencia, acabaran siendo utilizados por los piratas como caja de resonancia y poderosas armas de coacción al Ejecutivo, difundándose informaciones falsas y opiniones condicionadas que impidieron la resolución competente de los problemas planteados.

El mes de septiembre entró con un nuevo recrudecimiento del conflicto pirático: en aguas de las islas Quoray, en pleno golfo de Adén, los pesqueros egipcios *Montaz* y *Samara Ahmed*, fueron apresados. Se pedían cinco millones de dóla-



Figura 2. Las fragatas de la Armada española. "Navarra" (F-85) y "Canarias" (cortesía del Ministerio de Defensa de España).

res por ellos, pero fueron violentamente rechazados por sus tripulaciones; ocho piratas fueron detenidos y siete cadáveres aparecieron flotando en el agua. A bordo del *Ariana*, capturado en mayo, los piratas somalíes perpetraron todo tipo de tropelías, como violaciones a embarazadas, etc., mientras dejan morir de inanición a sus prisioneros. Cuando un helicóptero norteamericano sobrevoló Garacad, al sur de Eyl, se abrió fuego contra él con armas de gran calibre.

Tales son las consecuencias reales de un problema que, no atajado a tiempo, acaba derivando por cauces lamentables.

Llegaban, también, noticias preocupantes sobre la flota española. A 500 millas de Somalia, el pesquero *Alakrana* estuvo a punto de ser capturado el día cuatro de septiembre. Se libró a toda máquina proa a la mar. Cuatro días después, a 450 millas de la costa somalí, el *Campolibre Alai* debió huir ante una lancha que merodeaba en sus proximidades. Al día siguiente, el *Intertuna II*, a 400 millas de Somalia, debió recoger las artes y marcharse ante un acoso similar, lo mismo que el *Felipe Ruano*.

Obsérvese que todos los casos se registraban muy por fuera de aguas territoriales somalíes, por lo que no se sostiene el argumento de que los piratas defienden sus recursos piscícolas. Se trata, abiertamente, de un ataque a la pesca en aguas internacionales. Ante esta perspectiva, los armadores, con toda la razón, reclamaron del Ejecutivo la presencia de la *Canarias* en el océano Índico, abandonando definitivamente sus tareas rutinarias en *Atalanta*. En otras palabras: que acudiera donde hacía falta. En caso contrario, pedían que se les autorizara a llevar a bordo militares o personal armado; permiso que, por el momento, fue denegado por un tecnicismo legal.

España, no obstante, se obstinó en lo que podríamos denominar una solución de compromiso: situar la *Canarias* frente al cabo Guardafuí, de manera que no abandone del todo el dispositivo de la OTAN, pero quede más cerca de los pesqueros que faenan en el Índico.

La consecuencia de querer estar en dos lugares al mismo tiempo y pretender contentar a todo el mundo, es que no se contenta a nadie y al final todo sale mal: los mandos de *Atalanta* no están conformes con una unidad de la que no disponen, y los pescadores se irritan, puesto que no se puede pescar donde pretende la Armada, es decir, en la llamada Zona de Protección, a 600 millas de las costas somalíes. En otras palabras, la pretensión de “estirar” la fragata para todo obliga a ceder a los piratas una distancia de ¡tres veces sus aguas jurisdiccionales! Los pescadores, hartos de diatribas inútiles, deciden hacer la guerra por su cuenta y aceptar los riesgos consiguientes. Estamos, como se habrá adivinado, en los prolegómenos del tristemente célebre “caso *Alakrana*”, con el que pondremos fin a este artículo.

El caso *Alakrana*

En la madrugada del dos de octubre de 2009, este pesquero, ya atacado el cuatro de septiembre, era abordado por piratas somalíes a unas 400 millas al este del puerto somalí de Chisimaio, no lejos de la frontera con Kenia, y unas

800 millas al sur de la posición de la fragata española. Ésta, dada su lejanía, ni siquiera pudo proponerse interceptarlo antes de que penetrara en aguas territoriales somalíes.

Hay un viejo principio táctico que dice que si quieres defender algo, debes estar entre él y el enemigo. El *Alakrana* fue capturado por la sencilla razón de que no fue protegido. No obstante, en compañía de la fragata francesa *Germinal*, la *Canarias* partió a toda máquina en pos del pesquero secuestrado.

El impacto sobre la opinión pública fue brutal; el pesquero llevaba a bordo 36 tripulantes, 18 de ellos españoles, y se había perdido todo contacto con él para espanto de los familiares. Éstos se volcaron en los medios de comunicación con una peculiar visión del asunto, como era interpretar la presencia del barco de la Armada como un peligro más que como una ayuda, pues “a los militares españoles, como a los franceses, les podía entrar la tentación de usar sus armas, poniendo en riesgo la vida de los pescadores”. Lo que se pretendía era que el ejecutivo pagara rápido y sin valorar ninguna otra alternativa, como se hizo en el caso del *Playa de Bakio*, para que sus seres queridos volvieran a casa lo antes posible.

No obstante, la fragata, de la que parecía pretenderse el absurdo de que no cumpliera con su obligación, siguió en pos del *Alakrana*, mientras el Ministerio de Defensa se justificaba ante la opinión pública alegando que el pesquero estaba fuera de la Zona de Protección, provocando la ira de los armadores. Esta vez, en la persecución se traspasó el límite de las aguas jurisdiccionales para seguir al pesquero secuestrado hasta el nido de los secuestradores, la aldea de Haradhere, un villorrio a 20 km de la costa donde no hay puerto ni refugio alguno y donde permanecían fondeados otros cuatro barcos previamente asaltados. El *Alakrana* se unía a ellos. Cuando, en plena noche, dos de la docena de piratas que habían perpetrado el secuestro decidían ir a tierra, la *Canarias*, en una operación de comando, los detuvo. En España, una atribulada opinión pública se llevaba las manos a la cabeza: haber tomado dos “rehenes” sólo serviría para com-



Figura 3. El pesquero español “Playa de Bakio” escoltado por la fragata “Méndez Núñez” en abril de 2008 (cortesía del Ministerio de Defensa de España).

plicar las negociaciones, pues los secuestradores exigirían su libertad, que sería imposible de conceder. Llegados a este punto, si de los enloquecidos y vociferantes “portavoces” dependiera, habría que detener a la fragata, o, mejor aún, haber evitado que estuviera ahí.

Contemplada con ecuanimidad la situación *a posteriori*, debe decirse que los que habían tomado rehenes, en número de 36 personas, eran unos delincuentes de la costa somalí. La *Canarias*, en cumplimiento de su misión contra la piratería, había seguido y acudido en auxilio de un buque español secuestrado; e, incluso entorpecida por los desaciertos del Ejecutivo y Defensa, había sido capaz de detener y poner a disposición de la Justicia a dos de los delincuentes. Ahí nacería el siguiente tropiezo, por falta de previsión en el aspecto legal, pues los dos prisioneros, en vez de ser entregados a Kenia como se hizo anteriormente con los piratas capturados por el *Marqués de la Ensenada*, fueron remitidos a España para ser puestos a disposición de la Audiencia Nacional.

No haremos más hincapié en el desbarajuste legal a que dio lugar y del que derivaría el sainete del pirata que un día tenía la edad legal para ser procesado y al día siguiente no. Baste concluir que estos dos individuos cumplen aún condena en cárceles españolas y que, lejos de servir de moneda de cambio, como vaticinaron algunos, se encuentran en nuestro país muy a su gusto, teniendo ambos la intención de prolongar largo tiempo su estancia.

No obstante, en el momento del secuestro, los piratas y sus “cerebros” pensaron que se podían aprovechar de unos medios de comunicación tan crecidos como los españoles y que actuaban a favor de sus designios de forma gratuita. El cuatro de octubre alguien, de la organización pirata o del grupo de familiares, sin descartar a los propios pescadores secuestrados, difundió el bulo de que tres de los rehenes habían sido llevados a tierra. La información, sin confirmar y transmitida por teléfono móvil, incendiaba definitivamente los medios, demostrando la falta de escrúpulos con que son tratadas las primicias que pueden impactar en la opinión pública y arrastrar grandes audiencias. La noticia, totalmente falsa, era propalada a los cuatro vientos por unos embusteros que sólo trataban de impedir la intervención de la Armada a cualquier precio, coaccionando a un Gobierno carente de hechuras para soportar la ofensiva mediática, y se seguía dando vueltas a la tuerca, desatando una mini-crisis en el Ejecutivo y llegándose, además, a acusar a Defensa de haber intentado averiar al *Alakrana* para que no pudiera llegar a la costa somalí.

De las imprevisiones del Gobierno en el aspecto legal, el cuestionable uso operativo de la unidad puesta a disposición y la equivocada política de medios, se había pasado al pánico de los familiares de los secuestrados y una desaforada presión mediática que, con sus excesos, condicionaban gravemente al Gobierno para tomar decisiones. Y se plantea la duda de si con esta presión, comprensible en los familiares, pero no tanto en los medios de comunicación, no se bordeaba lo delictivo por colaboración con banda armada.

Tal vez lo que ha evidenciado esta crisis no sea sólo el triple fallo gubernamental en la resolución de un conflicto internacional, sino también el fracaso colectivo de España como organización a todos los niveles, con un Gobierno bloqueado por los alaridos mediáticos; una Judicatura perdida en galimatías lega-

les irresolubles; unos familiares que, por muy mal que lo pasen, no pueden debilitar cualquier Institución del Estado a golpe de medios de comunicación para que unos delincuentes logren sus fines; y de esos propios medios de comunicación, al publicar y amplificar noticias falsas para coaccionar al Gobierno y aumentar los índices de audiencia. Tales pueden llegar a ser, hoy en día, las consecuencias de la piratería internacional perversamente manipuladas.

Finalmente, se impuso la serenidad y, como en el caso del *Playa de Bakio*, se efectuó el pago de un rescate de cuatro millones de dólares, uno de los más elevados. Por el petrolero saudí *Sirius Star* fueron tres millones, aunque posteriormente se llegaron a pagar siete por el *Maran Centaurus*. Se cedió, pues, por completo y sin condiciones a la extorsión, lo que reprocharía la ONU a España el 18 de noviembre, pero sin dar solución alternativa alguna. El día anterior, el *Alakrana* había sido liberado y, con la escolta de la *Canarias*, que ahora sí parecía hacer falta para espantar otras bandas de piratas que podrían haberlo recapturado y de la *Méndez Núñez*, marchó a las islas Seychelles, donde los familiares esperaban ansiosos la llegada de los pescadores.

El Gobierno cerraba la crisis con tres broches merecedores de mejor causa: por una parte, autorizó al fin a los armadores a disponer de profesionales armados a bordo de los pesqueros. En segundo lugar, Exteriores negó haber pagado los cuatro millones de rescate, rúbrica de un Ejecutivo que siempre había presumido de la transparencia de sus actuaciones. Por último, la ministra de Defensa destituyó a uno de sus asesores militares durante la crisis, y la vicepresidenta del Gobierno, una vez más, cerró el caso con un triunfalista “misión cumplida” muy alejado de la percepción de todos los españoles, que habrían preferido, tal vez, algo más de modestia y contención teniendo en cuenta el ridículo internacional que había protagonizado el Gobierno español y algunas de sus instituciones.

La fragata *Navarra* relevó a la *Canarias* a finales de año y desde entonces, con la falta de incidentes a bordo de los pesqueros armados, los medios de comunicación se han olvidado definitivamente de los piratas. Seguimos con una fragata en la zona, pero, todo hay que decirlo, la Armada está botando actualmente cuatro patrulleros de altura, *Meteoro*, *Rayo*, *Relámpago* y *Tornado*, denominados BAM (Buque de Acción Marítima) que atenderán estas misiones mejor con costes más reducidos.

Para terminar, sólo cabe añadir que las cifras de 2009 para la *Operación Atalanta* fueron 47 secuestros consumados de 214 intentos. Aunque el número era superior al de 2008, la “efectividad” de los piratas, a pesar del engrosamiento de sus filas, había descendido del 40 al 22%. En otras palabras, parece que empezamos a saber cómo combatir este fenómeno y los españoles lo que no tenemos que hacer. Pero, si la enfermedad ha entrado en mejoría aún está lejos de su curación definitiva.