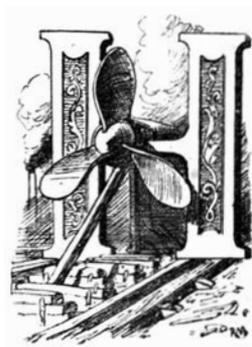


# AABA, MAXAA NAHAY KALLUUMAYSATO?

Enrique CUBEIRO CABELLO



## Dos hijos preguntan a sus padres



ACE algunos años, creo recordar que coincidiendo con su bajada a segunda división, el Atlético de Madrid lanzó una campaña publicitaria para captación de socios que dio mucho que hablar. En uno de los anuncios de televisión, un padre camina junto a su hijo, ambos con andares de abatimiento, ataviados con bufandas y gorros del Atleti. Al fondo, el Vicente Calderón. Todo parece indicar que regresan a casa tras una nueva derrota de su equipo. El hijo mira a su padre y le pregunta: «Papá, ¿por qué somos del Atleti?», y el padre, desconcertado, no sabe qué contestar.

Hafun (Puntlandia). Año 2012. Un padre y un hijo vuelven de la mar. El padre se llama Mohamed. El hijo, Abdalah. Abdalah tiene doce años; es el mayor de cinco hermanos, pero no lleva el nombre de su padre. Ese honor correspondió a otro hermano, el primero de los hijos de Mohamed, que murió ahogado a los tres años de edad, cuando en el año 2004 un tsunami azotó la costa. Van hacia el mercado, caminando descalzos sobre la empinada pista de tierra que comunica la playa con la aldea. Cada uno lleva sobre la espalda un pez espada. El del padre pesa cerca de 80 kilos. El de Abdalah es más pequeño, pero puede que supere los 40. Con un poco de suerte podrán obtener 40.000 *shillings* somalíes por los dos enormes peces. Unos 20 euros. Es lo que han logrado capturar tras tres durísimos días en la mar en un frágil esquife de fibra de vidrio que hacía agua por todas partes, soportando el sol abrasador y el fuerte oleaje producido por el monzón del suroeste.

Mientras avanzan, con las manos y los pies llagados, ven pasar un lustroso 4 x 4 de color blanco. Las gruesas ruedas del vehículo, que pasa a su lado a



(Foto: <http://imgur.com/gallery/d2KSV>).

toda velocidad, levantan una enorme polvareda. A través de los cristales tintados entrevén a sus ocupantes: dos hombres de color, ataviados con gafas de sol y relucientes camisas blancas. Detienen el vehículo algo más allá, a la sombra del edificio que hace de lonja. Un grupo de chiquillos, delgados como palillos, que juegan descalzos con un viejo balón de fútbol, detienen el juego y contemplan la escena. Uno de los chavales lleva una camiseta del Barcelona, con el nombre de Messi a la espalda, que le llega por las rodillas; otro, una del Madrid, de CR7, hecha jirones. Curiosamente, ambos van en el mismo equipo. Los dos hombres se bajan del coche. Llevan pantalones claros, con la raya impecable, y zapatos italianos. El brillo del oro destaca sobre su oscura piel en el cuello y en las muñecas. Hablan a grandes voces y ríen a carcajadas. Se les ve caminar con gran seguridad en sí mismos, sin prestar la menor atención a los que le rodean, que los observan en silencio. Entran en el edificio. Todos saben quiénes son. Mohamed, que también se ha detenido, aún con el pez espada sobre los hombros, conoce muy bien a los dos hombres, que son de su edad. Cuando eran niños, jugaron juntos al fútbol infinidad de veces, descalzos, con un batiburrillo de trapos atados haciendo de balón. Antes se dedicaban a la pesca y eran tan pobres como él. Ahora se dedican a otro negocio. Y está claro que les va muy bien. Son piratas.

Agotado bajo el peso del enorme pez, Abdalah eleva una triste mirada hacia su padre y le dice: *Aaba, maxaa nahay kalluumaysato?* («Papá, ¿por qué somos pescadores?»). Mohamed mira desconcertado a su hijo y no sabe qué contestar.

## El origen de la piratería en el Cuerno de África

Desde los años 90, Somalia ha vivido una sangrienta rebelión, la escisión del Estado y una crónica sequía. La hambruna, la total inseguridad y el incesante aumento en los precios de los alimentos y los combustibles obligaron a millones de personas a emigrar y a depender de los programas de asistencia alimentaria.

Somalia es hoy en día uno de los países más pobres del mundo. La renta anual per cápita apenas alcanza los 600 dólares. La esperanza de vida en los hombres es de 48 años. La mitad de la población tiene menos de 15 años: es decir, de cada dos somalíes, uno es un niño. Cerca de un millón y medio de sus nueve millones de habitantes depende completamente de la ayuda humanitaria para subsistir. Solo uno de cada cuatro somalíes sabe leer y escribir. Las fuerzas de seguridad del Estado, tanto en Puntlandia como en la costa norte de Somalia, carecen de medios y el grado de corrupción es muy alto. Una férrea estructura de clanes, subclanes y familias rige la región.

Según la mayoría de las fuentes, la piratería somalí tiene sus raíces en los años 90 en un movimiento de pescadores que decidió unirse para impedir la pesca ilegal y los vertidos tóxicos frente a sus costas. Según esta versión, compañías sin escrúpulos aprovecharon la ausencia de vigilancia gubernamental.



(Foto: <http://enaun.mrecic.gov.ar/content/somaliael-consejo-de-seguridad-autoriz%C3%B3-5700-soldados-m%C3%A1s>).

mental en las costas somalíes, en unos casos para faenar en sus ricos caladeros y en otros para deshacerse de residuos altamente contaminantes.

Inicialmente, los pescadores se dedicaron a hostigar a los intrusos, para expulsarlos de sus aguas. El siguiente paso fue capturar algún pesquero y exigir lo que consideraban una justa compensación por el daño causado antes de liberarlos. Al comprobar que las compañías acababan por pagar estos «tributos», esta forma de actuación comenzó a generalizarse.

Del secuestro de pesqueros se pasó al de todo tipo de buques. Los rescates, inicialmente de varias decenas de miles de dólares, pasaron a ser millonarios. La «industria» pirata dejó de ser exclusiva de los pescadores y se convirtió en un próspero negocio regido por las prácticas típicas del crimen organizado.

### **La Bolsa de Harardhere**

En el año 2009, la noticia saltó a los medios de comunicación: los piratas habían creado una bolsa de inversión especializada en financiar actos de piratería en la ciudad somalí de Harardhere.

Una operación cuesta mucho dinero: hay que disponer de embarcaciones, con potentes motores, armas, combustible, y pagar a los piratas. Un grupo pirata básico requiere una inversión de unos 20.000 dólares, cantidad nada fácil de reunir en un territorio donde una persona subsiste con menos de dos dólares al día.

La Bolsa de Harardhere funciona como cualquier bolsa de inversión. Cualquier persona puede invertir, ya sea en dinero o directamente en armas o cualquier otro material necesario en la piratería. Obtenido el pago del rescate, se reparten los dividendos en función de la cantidad o material invertido. La Bolsa de Harardhere comenzó en el año 2007 financiando a quince grupos de piratas (compañías marítimas, como las llaman los inversores) y solo dos años después ya financiaba a más de 70.

La Bolsa funciona las 24 horas del día y se ha convertido en el centro neurálgico de Harardhere. Como para los apostantes en las carreras de caballos, la información es fundamental a la hora de invertir. Los corredores conocen mejor que nadie la capacidad de cada una de las «compañías» que «cotizan»: la experiencia de su líder, la habilidad de sus «trepadores», de qué medios dispone (fundamentalmente, armamento y embarcaciones). Normalmente, se mantienen en contacto con los grupos piratas por teléfono satélite, uno de los equipos que constituyen parte fundamental del pertrechado de todo grupo que se precie, y son los primeros en conocer si la «compañía» ha tenido éxito, si ha tenido bajas o si sus miembros han sido capturados. En este último caso, los «accionistas» pierden toda su inversión. Según la fraseología bancaria que conocemos, se trata de una inversión de muy alta rentabilidad y muy alto riesgo. Al ser el centro de toda la información, es a la bolsa a donde

acuden las atribuladas esposas, padres o hermanos a buscar noticias de los que se han hecho a la mar con alguno de los grupos.

La aparición de la Bolsa de Harardhere coincide, e indudablemente tiene mucho que ver, con el enorme salto cuantitativo y cualitativo que experimenta la piratería somalí a partir de 2008 y que obliga a la comunidad internacional a actuar urgentemente. En ese año, el número de ataques supera el centenar, con un porcentaje de éxito cercano al 50 por 100, y ya no se circunscriben al golfo de Adén o a las inmediaciones de costa; algunos tienen lugar a más de mil millas de Somalia y el radio de acción de los piratas se incrementa año tras año, a medida que aumenta su capacidad logística. Los buques mercantes secuestrados se acumulan por decenas en los fondeaderos de la costa somalí y el dinero entra a raudales a través de los rescates millonarios.

Por algún barco se llegan a cobrar más de 20 millones de dólares de rescate, como en el caso del petrolero saudí *Sirius Star*, capturado con un cargamento de más de 100 millones de dólares en barriles de crudo y por el que se cree que se pagaron 25 millones.

Los beneficios de los rescates se reparten, según porcentajes establecidos, entre piratas, jefes e inversores, y alrededor de una quinta parte se reserva para la financiación de futuras misiones. Para garantizar su inmunidad, parece que los piratas destinan un porcentaje importante a sobornar a oficiales corruptos del gobierno.

## El estilo de vida pirata

En las grandes ciudades, como Mogadiscio, los piratas no son bien vistos y no gozan de la misma inmunidad que en las pequeñas aldeas de la costa. Por este motivo, los piratas tienden a quedarse en las pequeñas poblaciones, cuyo estilo de vida se ha visto afectado enormemente.

Harardhere, situada unos 400 kilómetros al noreste de Mogadiscio, era hasta hace poco un pequeño y pobre pueblo de pescadores. Hoy es el paradigma de la población pirata.

Como si se tratara de cantantes de rock, los piratas gozan del estatus de *celebrities* locales. Pagan en metálico, visten ropa de marca, consumen grandes cantidades de *khat*, lucen relojes de oro y todo tipo de joyas, presumen de sus coches de lujo, de sus residencias palaciegas y de sus teléfonos móviles de última generación, rivalizan en la organización de las más extravagantes fiestas y contraen matrimonio con las mujeres más hermosas. Harardhere se ha convertido en una ciudad bulliciosa en la que los piratas, que gastan su dinero rápidamente y con ostentación, son los mejores clientes de todos los comerciantes de la región, originando una inflación galopante.

En un territorio completamente abatido por la guerra y la sequía, puede entenderse el arrollador efecto llamada que este estilo de vida tiene entre la

juventud. En el año 2005, se calculaba en torno al centenar el número de piratas en Puntlandia. Hoy, esa cifra se ha multiplicado por veinte y continúa creciendo sin freno.

Clanes, tradiciones y religión comienzan a significar muy poco para los jóvenes, cegados por el lujo y la fama, impregnando todo de una creciente degradación moral que no parece tener fin.

### **El coste de la piratería somalí**

Según fuentes de Naciones Unidas, la piratería costó a la economía mundial unos 7.000 millones de dólares en 2011. Esa cantidad procedía del coste de las operaciones militares, de los equipamientos y guardias armados para proteger a los buques mercantes, del incremento de combustible, derivado de la mayor velocidad a la que los buques surcan el Índico y de alargamiento de las rutas para evitar la costa somalí, de incremento de los costes de los seguros y, en menor medida, aunque no despreciable, del pago de los rescates de los barcos pirateados y sus tripulaciones: unos 200 millones.



(Foto: archivo BAC *Patño*).



Trozo de registro del BAC *Patiño* en la Operación ATALANTA. (Foto: [www.armada.mde.es](http://www.armada.mde.es)).

Aproximadamente, el 80 por 100 de los gastos está siendo sufragado por la industria marítima, y el resto por los gobiernos. Parece una cifra muy importante. Cuando uno habla de miles de millones, pierde la referencia. Según conozco mientras escribo este artículo, el «agujero» de Bankia ronda los 20.000 millones de euros; unas cuatro veces el coste de la piratería a escala mundial.

### **El momento actual**

En los tres primeros años de lucha contra la piratería, la acción de las diversas fuerzas que operan en el Índico solo fue capaz de mantener las cosas como estaban, lo que no fue poco a la vista del crecimiento casi exponencial que las cifras de ataques y buques pirateados habían experimentado en los años precedentes.

Sin embargo, a partir del año 2011 se observa una sensible disminución de la actividad pirata pero, sobre todo, una muy fuerte bajada del índice de éxito de los ataques: si a principio de 2008 uno de cada dos ataques se saldaba con éxito para los piratas, a finales del 2011 el ratio es de uno por cada ocho.

¿A qué se debe ese punto de inflexión? Aunque hay otros factores que también han contribuido, hay uno que destaca por encima de todos los demás: la protección de los mercantes. Prácticamente todas las navieras occidentales han aplicado medidas de protección a sus buques: ciudadelas, alambradas de espino, mangueras. Pero el dato más relevante es que, hasta la fecha, ningún buque con equipo de seguridad a bordo ha sido pirateado. Esto ha animado a la mayoría de las naciones a autorizar el embarque de equipos armados de seguridad privada en los buques de su pabellón, como es el caso de España, o a proporcionar equipos militares durante el tránsito por la zona de riesgo, como hace Holanda.

Esto también ha facilitado la tarea a las fuerzas contra la piratería. Hasta hace poco, las fuerzas militares apenas podía hacer nada para defender a un mercante que estaba siendo atacado, a menos que este se encontrara muy cerca de alguna unidad naval. Los ataques apenas duran unos minutos y una vez un pirata a bordo del mercante, poco queda por hacer. Sin embargo, cuando un equipo de seguridad rechaza un ataque, es mucho más fácil para las unidades militares localizar y detener a los piratas. Por tal motivo, a pesar de la reducción de la actividad pirata, el número de neutralizaciones sigue aumentando.

Se estima que entre mil y dos mil piratas están actualmente en prisión, la mayoría de ellos en países de la zona, como Kenia, Seychelles y la propia Puntlandia.

¿Significa esto que el final de la piratería está cerca?

## El final de la piratería

En el mes de febrero, en el CIC del *Patiño* visionábamos unas imágenes de vídeo grabadas por el helicóptero *Morsa 01* en su vuelo de exploración de la tarde. En el centro de la pantalla, cuatro hombres en un esquife trataban de subir a bordo un enorme tiburón. El pez movía agresivamente su cola, con su cabeza apoyada en la borda del esquife. Mientras dos de los hombres agarraban fuertemente el sedal, los otros dos golpeaban una y otra vez la cabeza del tiburón con lo que parecían ser barras metálicas.

En la actualidad, la pesca es la única actividad legal posible para la mayor parte de los habitantes de la franja costera de Puntlandia y del norte de Somalia. Comparada con la pesca de tiburones a palos, la piratería no parece tan peligrosa. Como pescador, uno puede tener la suerte de lograr una buena captura con la que una familia puede subsistir unas semanas. Un golpe de fortuna supone para un pirata no tener que volver a trabajar jamás.

Mientras esto siga así, la piratería no puede tener fin. Por cada pirata detenido hay diez jóvenes somalíes dispuestos a ocupar su sitio, seducidos por su nivel de vida y el atractivo del dinero rápido, que no fácil. Cada barco

pirateado supone una inyección de millones de dólares: nuevo armamento, más embarcaciones, motores fueraborda, GPS, teléfonos satélite. El promedio de los rescates se incrementa en unos dos millones de dólares cada año. Hoy está cerca de los nueve.

Los piratas han demostrado una constante capacidad de adaptación y explotan cada uno de los puntos débiles de las fuerzas contra la piratería. Ya no hay lugar en el Índico occidental por el cual los 25.000 mercantes que cada año surcan sus aguas puedan navegar tranquilos. El momento en el que los piratas tengan acceso a equipos de visión nocturna no parece estar ya lejos. Y aunque el embarque de equipos de seguridad a bordo de los mercantes ha disminuido considerablemente el índice de éxito de los piratas, en mi opinión, hay piratería para mucho tiempo.

Y es que la solución a la piratería no está en la mar. Está en tierra. Mientras no existan otras alternativas, la máxima aspiración para un joven somalí será ser pirata. Pero para que existan esas alternativas es necesario que primero se alcance una cierta estabilidad política y social, que se creen infraestructuras, que mejore la educación, la sanidad. Mucho tiempo. Mucho dinero.

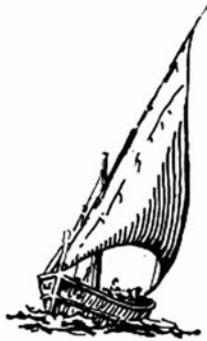
La Unión Europea ha entendido esto desde el principio y la acción militar es solo una de las facetas del *comprehensive approach* con el que trata de abordar el problema de Somalia. Como defendía el COMEUNAVFOR durante el Media Day de la EUNAVFOR (Mombasa, 15 de marzo de 2012), las fuerzas militares están tan solo combatiendo los síntomas. Sin embargo, es fácil entender que, para ser efectiva, esa aproximación global al problema requiere unos recursos enormes, que resultan del todo inalcanzables cuando muchos de los miembros de la Unión atraviesan una de las más profundas crisis económicas de las últimas décadas.

Recientes estudios realizados a través de imágenes satélite demuestran que la piratería está actuando como fuerte motor de la economía en las poblaciones de la costa de Somalia. Se observan cada vez nuevos edificios, más vehículos, calles asfaltadas, columnas de humo, antenas de televisión. Al parecer, los distritos reciben un porcentaje de cada rescate y este se destina al mantenimiento de la precaria infraestructura pública, incluyendo hospitales y escuelas. Los piratas retirados se construyen lujosas mansiones y financian a grupos piratas, pero también crean negocios legales y puestos de trabajo. Resultaría irónico que el embrión de la infraestructura y la estabilidad necesaria para acabar con la piratería acabara procediendo del pago de los rescates.

Quién sabe, quizás el destino de moda para los recién casados en el año 2050 sea alguno de los lujosos *resorts* de la *pirate coast* en el Cuerno de África.

## Epílogo

Mohammed camina contento. Abdul, uno de los piratas, le ha comprado los dos peces por cincuenta dólares. Y le ha pagado con moneda americana: diez billetes nuevos de cinco dólares que ha extraído de un grueso fajo. Los piratas son buenos clientes. No regatean y nunca llevan encima sucios *shillings*. Abdalah marcha en silencio al lado de su padre. En su rostro se lee una fuerte determinación. Está decidido: en cuanto cumpla quince años, se irá de casa y se hará pirata.



## BIBLIOGRAFÍA

- Counter-piracy in Somalia for beginners*. EUNAVFOR. Presentación sin clasificar.
- DÍAZ VILLANUEVA, Fernando: *Los piratas de Somalia cotizan en Bolsa*. Libertad Digital, 3 de diciembre de 2009.
- Somali piracy*. Artículo de Wikipedia.
- Somalia*. Artículo de Wikipedia.
- Puntland*. Artículo de Wikipedia.
- «Vigilantes del Índico». *Revista Española de Defensa*. Mayo 2012.
- Intervención del Alto Comisionado de la Unión Europea para el Cuerno de África. EUNAVFOR Media Day. Mombasa, 15 de marzo de 2012.
- Intervención del contralmirante Manso Revilla (COMEUNAVFOR). EUNAVFOR Media Day. Mombasa, 15 de marzo de 2012.
- Babylon translator on-line*.