

//Notas de Análisis//

PIRATAS Y COMERCIO EN LA GLOBALIZACIÓN.

*Por Javier Bonilla Saus**

“Empezaron a aparecer los filibusteros..., cuando los españoles y los franceses se detestaban aún, porque Fernando el Católico se había burlado de Luis XII...; cuando este odio era tan intenso que el falso autor de la novela política, que tomó el nombre del Cardenal Richelieu, no temió llamar a los españoles «nación insaciable y pérfida que convertía a las Indias en tributarias del infierno»; cuando... llenaban los mares los barcos españoles. Los filibusteros fueron al principio aventureros franceses, que apenas llegaban a ser corsarios”

**“Dictionnaire Philosophique”
VOLTAIRE**

Se ha tornado una noticia recurrente: 21 de abril 2009, el navío de transporte de productos químicos, *"Stolt Strength"* es liberado por piratas que lo tenían secuestrado desde el 10 de noviembre del 2008. El día antes, fue liberado el *"MV Sea Horse"* y, en febrero, recuperaba la libertad el *"Ukranian MV Faina"* mediante el pago de un rescate de U\$S 3.2 millones.

El 18 de abril 2009 el *"Pompéi"*, barco de bandera belga, es tomado por piratas a lo largo de las costas somalíes. El mismo día el *"Handytankers Magic"* que transporta pesqueros yemenitas es abordado por piratas pero inmediatamente liberado por la intervención de una fragata holandesa. 15 de abril: la fragata francesa *"Nivôse"* intercepta un barco pirata cerca de las costas de Kenya y detiene once piratas. 14 abril, tres barcos fueron sucesivamente atacados por piratas somalíes. El 12 de abril el capitán de un velero francés muere en el abordaje que lleva adelante la marina de Francia para liberar el barco en manos de piratas durante varios días. El 8 de abril, el *"Maersk Alabama"* es capturado por piratas somalíes pero la intervención del *"USS. Bainbridge"* permite la recuperación del buque el mismo día.

Aunque estas actividades de piratería datan de algunos años, su número se disparó notoriamente en 2008 con 45 ataques y, durante los primeros 3 meses de este año ya se contabiliza la misma cifra que durante todo el año pasado. En la actualidad hay 34 barcos en manos de piratas, mayoritariamente somalíes, armados de lanzacohetes y granadas, AK47 y localizadores GPS.

En esta increíble y patética novela de terror que se desarrolla durante los últimos años, en el Golfo de Adén, a lo largo de las costas de Somalia, son

esencialmente dos las preguntas que se hacen los analistas ¿cómo es posible que los piratas operen de la manera en que lo hacen? y ¿quienes son estos “neo-piratas”?

1.- La primera pregunta refiere a las condiciones generales del tráfico marítimo para que estos actos de piratería puedan llevarse a cabo. Aunque el Consejo de Seguridad de la NN.UU. ya se expidió sobre el tema y autorizó el uso de la fuerza, solamente una conjunción de razones superpuestas permite esbozar una explicación del desarrollo de este fenómeno.

Una primera razón está vinculada al volumen y a las modalidades que ha adquirido el comercio globalizado en las últimas décadas. Salvando distancias tecnológicas que suelen complicar la comprensión del problema, una gran parte del comercio marítimo contemporáneo adquirió, grosso modo, perfiles parecidos a los de los *grandes “circuitos de comercio marítimo”* que caracterizaron al “boom” comercial de los siglos XVI y XVII esencialmente en el Atlántico, el Caribe y el Golfo de México. Iniciados por España y su monopolio comercial, estos circuitos regulaban el tráfico comercial de Sevilla a La Habana, Veracruz, Portobello, Cartagena de Indias y hasta el Callao, para luego recorrer el camino inverso. No menos importante era el flujo de ida y vuelta de barcos mercantes que, partiendo de Sevilla, se dirigía a Veracruz donde las mercancías atravesaban el territorio mexicano a lomo de mula para volver a ser embarcados en el puerto de Acapulco en “*la Nao de la China*” o “*La Urca de Manila*” con los destinos implícitos en su designación

Más tarde, los franceses, holandeses, pero fundamentalmente ingleses y portugueses, no tardaron en dedicarse a atacar los barcos que cumplían esos recorridos para poder, a su vez, establecer sus propios circuitos comerciales. Partiendo de puertos como Londres o Liverpool, los buques británicos se dirigían a las costas del Golfo de Guinea donde cambiaban mercancías de escaso valor por esclavos. Estos atravesaban el Atlántico y, ya en tierras americanas, cambiaban los esclavos por productos de americanos (azúcar, tabaco, cueros, más tarde café, etc.) para luego retornar a Inglaterra. Ese fue el primer y gran momento del comercio a escala mundial y ese fue el gran momento histórico de la piratería. Sus ingredientes básicos: mucho tráfico de buques, transportando mercancías de valor y siguiendo rutas regulares y previsibles.

En las últimas décadas, y antes de los últimos descalabros de la economía mundial, el volumen del comercio internacional hubo de desarrollarse exponencialmente. En particular el comercio entre el Asia Oriental (Japón, China, India, Indochina, Indonesia, etc.) y los grandes centros consumidores del mundo (EE.UU., Europa, países del Golfo y, en parte, América Latina) adquirió, grosso modo, perfiles parecidos a los de los grandes “circuitos de comercio marítimo” que mencionáramos anteriormente.

En grandes líneas y muy esquemáticamente, los países de Oriente se

transformaron en grandes compradores de materias primas destinadas a sostener las altísimas tasas de crecimiento de su producción industrial, mientras que los países consumidores pasaron a ser el destino preferencial de los productos manufacturados en Oriente. La prueba de la dimensión de este tráfico son los altísimos déficits comerciales que presentan, aún hoy, los EE.UU. y la Unión Europea, con países como la China, la India y el conjunto de los otrora llamados "tigres asiáticos". Estos altos volúmenes de intercambio comercial se hace en la misma forma que se hacía el tráfico de siglos anteriores: rutas regulares y previsible con muchos buques transportando cargas de alto valor. Tan significativa es la similitud de estos dos casos históricos separados por 500 años de historia que, hasta ahora, la solución encarada es también muy similar.

Mientras que España organizó el régimen de "Flotas y Galeones" agrupando los barcos para que viajasen en grupos protegidos por barcos de guerra, la Resolución de NN.UU, No. 1838, de octubre del año pasado establece el primer paso para una solución idéntica: "*...Two French Navy corvette were...due to start escorting convoys of merchant ships across the Gulf of Aden assisted by a Spanish reconnaissance plane. A naval force comprising vessels from ten EU countries is expected in the Gulf this year*".

*Catedrático de Ciencia Política
Facs - ORT- Uruguay*