

PIRATERÍA Y NAVEGACIÓN DE RECREO



Durante estas últimas semanas se ha hablado de los abordajes piratas a los pesqueros y mercantes que navegan por aguas del Índico, pero poco se ha dicho de los constantes ataques sufridos por los navegantes; esas miles de personas que se mueven en sus veleros por la mar persiguiendo sus sueños. El MUNDO, en su edición del 12 de abril, editó una terrible foto en la que varios piratas somalíes apuntaban a los tripulantes del velero galo Tanit: el asalto para liberarlos, protagonizado por comandos franceses, terminó con la muerte de uno de los navegantes y con dos de los cinco piratas. El velero llevaba secuestrado una semana. En él había un niño de tres años que también pudo ser rescatado. Solo en 2009, las fuerzas de elite galas han socorrido a otros siete barcos de recreo, entre ellos Le Ponant y el Carré d'As, los más recientes. También salvaron a Bernardette y Jean Ives Delanne, que tuvieron mucha fortuna, pues gracias a que activaron la baliza de salvamento vía satélite pudieron ser localizados primero y liberados después, tras permanecer secuestrados varias semanas.

Otras veces los periplos náuticos de los viajeros de las olas han acabado con la muerte de su patrón, como sucedió con Malcolm Robertson, un británico que navegaba a bordo de su 44 pies Mr Bean por aguas de Birmania. Su mujer pudo salvar la vida gracias a la intervención de los Rangers, que lograron detener a tres asesinos que ostentaban edades entre los 15 y los 18 años. Los abordajes sufridos por los veleros Ocean Swan, Mi Marra y Shady Lady, todos ellos navegando a menos de diez millas de las costas del Yemen, por fortuna concluyeron con el robo de los aparatos electrónicos, el dinero, los pasaportes y cuantos objetos quisieron llevarse los piratas. O el asesinato del joven Alan McLean producido cuando navegaba entre las Seychelles y Egipto a más de cuatrocientas millas de la costa de Somalia. Su cuerpo y el barco aparecieron a la deriva semanas después.

Durante este año se han reportado 152 ataques de piratas a embarcaciones de recreo en diferentes lugares del mundo, aunque se han podido producir muchos más, pues cada año varias decenas de veleros desaparecen de forma misteriosas en distintos lugares del globo, y nunca se vuelve a saber de ellos.

Pero la trágica historia de la piratería sobre pequeñas embarcaciones de recreo viene de muy lejos. Antes eran las aguas de Indonesia y determinados puntos de las costas de América del Sur cercanas al Caribe las únicas protagonistas de este tipo de acontecimientos. Casi siempre eran hechos aislados y se daban por lo general en lugares pocos recomendables para la navegación o el fondeo. Hoy, sin embargo, esta plaga se ha extendido de forma indiscriminada, convirtiendo al Estrecho de Malaca, las aguas cercanas a Bangladesh, Camerún, Tanzania, Venezuela, Brasil, el mar de Arabia, y desde luego las costas de Yemen y Somalia, en lugares a evitar a toda costa. Por ello, las perspectivas para

quienes pretenden dar la vuelta al mundo en sus veleros no son muy halagüeña. Para salvar el Índico, lo mejor es zarpar desde el noroeste de Australia y ganar Madagascar y Mauricio. Dando el último salto hasta Durban o Ciudad del Cabo: una larguísima travesía. Luego quedará la remontada del Atlántico empujados por unos vientos Alisios generados por dos potentes anticiclones, el de Santa Elena primero y el de Azores después. No poder pasar por el mar Rojo alarga la travesía en un par de meses por lo menos.

Antes de moverse por aguas complicadas hay que pedir información en www.icc-ccs.org, el Piracy Reporting Center con sede en Kuala Lumpur, donde un equipo de expertos nos pasarán informaciones muy valiosas. Y si llevamos a bordo un teléfono satélite del tipo Iridium, en el número 60320785763 nos atenderán buenos profesionales galos que pondrán sus medios desplazados en el Yemen a nuestra disposición. ¿Quién fue el que dijo que en la mar solo debemos preocuparnos de la meteorología y el barco? Seguro que este tipo de limitaciones no las padecieron los grandes navegantes de antaño como Slocum, Moitessier, Vito Dumas, etc... Nuestra libertad y la de los mares del mundo cada día están más hipotecadas, y las medidas que se van tomando solo son parches nacionales que en nada ayudan a que de una vez por todas se aborde un verdadero Derecho de la Mar, que supere los desesperantes y escasos logros de los actuales órganos reguladores.