Bucaneros y corsarios del siglo XXI

La piratería y el libre comercio

Ariel Zúñiga

Martes 25 de noviembre de 2008, puesto en línea por Ariel Zúñiga

Escuche este artículo en Mp3.

La noticia internacional del momento es el secuestro de un buque petrolero saudí por parte de una de las bandas que operan en el norte de Somalía acosando a las naves que se acercan al golfo de Aden, única ruta para ingresar al canal de Suéz desde el océano Índico; ruta comercial entre oriente y Europa.

Somalía hace años se desangra en una cruenta guerra civil lo que impide que sea su gobierno quien se encargue de la situación.

En precarias lanchas, antiguos pescadores, curtidos por años de guerra, abordan barcos cargueros abarrotados de todo tipo de mercancías que viajan principalmente hacia Europa, o que llevan petroleo hacia oriente como el caso del petrolero secuestrado. Hasta un cargamento de tanques rusos fue interceptado.

Pero esta situación actúa como revelador de otra, que por ser obvia se nos escapa ¿Qué sería ser pirata? La respuesta a esta interrogante nos conduce hacia otra: ¿Porqué los somalíes deben respetar los bienes preciosos que transitan por sus riberas?

El comercio es la quintaesencia de la civilización. Si bien en un comienzo el intercambio de bienes se regía por las normas consuetudinarias de la reciprocidad, en que los comerciantes viajaban en caravanas cargados con riquezas susceptibles de ser tranzadas por otras en el destino, debidamente resguardadas de quienes quisieran arrebatárselas; la extensión de los imperios transformó el arriesgado comercio externo en interno. El comerciante ya no debía solventar la custodia de mercenarios pues sus impuestos actuaban como una prima de seguro. El emperador construía caminos y los custodiaba, y además acuñaba monedas que simplificaban el intercambio y el traslado de riquezas. La protección imperial era dada incluso a los caravaneros extranjeros pues se comprendía la importancia del tráfico de mercancías y similar trato era dado independiente del provecho directo que le reportara el cargamento. Esta situación explica la fluidez milenaria de, entre otros célebres corredores, de la ruta de la seda, que conectaba al mediterraneo con China, aunque sólo en un breve intervalo de tiempo, bajo el imperio de Kublai, el hijo de Gengis Kan, toda la ruta fue custodiada por un único gobierno.

La importancia atribuida al comercio por las civilizaciones ha sido una característica común a todas ellas, por ejemplo las vestimentas de los atacameños destacados lucían plumas de aves tropicales distantes a más de mil kilómetros al oriente tras la cordillera de los andes. Sin embargo los pueblos que han debido padecer de los abusos de los imperios, de los comerciantes o simplemente han seguido un desarrollo alterno, apuestan a la independencia económica sea en sistemas de autosustento sedentario o nómada, y necesariamente han debido colisionar con los intereses foráneos quienes han buscado diversas maneras de forzarlos física y o ideológicamente a que asuman las máximas del comercio.

Del mismo modo que los intereses de los sedentarios colisionan con los de los nómadas, nótese el caso de los romaníes (llamados gitanos), muchos conflictos se producen entre los defensores del libre comercio global y quienes aspiran a la independencia, autonomía y autosustento. No existe ninguna razón superior que dirima tales controversias, pues la moral de unos es tan valiosa como la de los otros, el único modo que se ha encontrado ha sido subyugar a los no comerciantes mediante los imperios recurriendo a la amenaza de respetar sus normas, unilateralmente dictaminadas y que sólo a ellos convienes, o padecer su

furia desatada.

Ejemplos hay miles, el último paradigma se teje en estos mismos momentos a escasos kilómetros del golfo de Aden.

A quien le pertenece el alta mar:

Los imperios anteriores partían de la base que su poder era limitado y sólo alcanzaba hasta sus fronteras. Incluso se aceptaban diversas reglas para diversos territorios o personas que lo habitaban pues se consideraba obvio que el poder jerárquico destinaba a unos a gobernar y a otros a ser gobernados. Roma aplicaba diversos estatutos del mismo modo que se dividía en diversas regiones. Las fronterizas eran las más problemáticas pues se habían anexado hace poco y estaban en permanente riesgo de sedición. La existencia de delincuentes en cada uno de los imperios, independiente de las normas, explica por sí mismo que el control nunca ha sido total dentro de ellas.

Ningún imperio había aspirado a un control de todo el orbe salvo el europeo cristiano capitalista posterior al siglo XVI. Lo que en un comienzo parecía un delirio se transformó en una realidad tras la derrota China en la guerra del Opio que consolidó el imperio en que el sol nunca se pone, el británico; poseedor de menos hectáreas de tierra firme que el Kan del siglo XIV pero controlador absoluto del comercio marítimo mundial.

Los caminos empedrados de antes, diseñados para dromedarios, equinos y peregrinos, se transformaron en meras correas transportadoras de materias primas hacia los puertos y de chucherías británicas al ir de vuelta. Pronto se instalaron ferrocarriles destinados a hacer más eficiente el traslado de los insumos productivos desde el productor al puerto o viceversa.

Inglaterra no pretendía que cada una de las regiones del mundo fuera gobernada desde Londres pero sí que todos trabajaran para ella. Sus ciudades fachada florecían a costa de la desgracia importada fuera en Buenos Aires, Montevideo o Valparaíso.

El mar es imposible de ser gobernado como quien lo hace con una finca, el modo de hacerlo es controlar los puertos de abrigo y las rutas estratégicas como el estrecho de Gibraltar o el Bósforo. La idea es evitar que alguien transite sin su asentimiento, o que extraiga riquezas que los emperadores acuáticos asumen suyas aún antes de descubrirse.

Todo quien ose utilizar las aguas para usos imperialmente vedados se expone a ser considerado “pirata”. Tal designación consiste en la más antigua norma de derecho internacional vigente: Cualquiera que sorprenda a un pirata tiene el derecho a apresarlo y juzgarlo independiente si el daño ha sido perpetrado en contra suyo o de cualquiera. Es más, el sólo hecho que una nave no disponga de patente emitida por un estado legítimo, único título que permite el uso de su pabellón, la hace perseguible por piratería.

Esto es casi imposible que suceda pues existen estados que conceden patentes a quien se la pida como el caso de Panamá o Sierra Leona, por eso los “piratas” somalíes no están siendo perseguidos por esto sino por abordajes al estilo de los bucaneros o corsarios del siglo XVIII.

Me parece que es de justicia que los somalíes actúen de ese modo pues en ningún momento les fue consulado su parecer a la hora de dictaminar esas extrañas normas. Pero su accionar, por más justo que sea, es hostil para los dueños del comercio lo que hace previsible cómo actuarán en lo sucesivo con ellos lo que permite aventurar qué suerte correrán los desgraciados tripulantes sauditas.

Piratas del siglo XXI.

Los medios del sistema han logrado hacer primar su punto de vista y hoy se habla de piratas informáticos, de música, películas y video juegos, de vestimentas, perfumes, juguetes, etc.

Su atentando ya no es transitar las rutas marítimas que algunos consideran propias, o actuar con

hostilidad frente a comerciantes saqueando sus mercancías o divisas, sino que el uso de un territorio simbólico, universal, que algunos ya han decretado como propio.

Los acuerdos de Montevideo, por ejemplo, que crean el GATT, determinan el uso que puede darse a bienes asumidos como comunes llegando incluso a la permisión de la privatización de especies biológicas. La música de un pueblo, por ejemplo, producida por años de prácticas de distintos individuos puede ser apropiada por otro, que no ha participado en su construcción, quien puede silenciar a todos los demás. Lo mismo ocurre con las variedades vegetales producidas gracias a miles de años de selección artificial. No solamente me refiero al caso de los transgénicos, en donde una variedad es “mejorada” artificialmente mediante la biogenética, sino que a las especies mismas como ha ocurrido con la Maca en el Perú.

Cuando Proudhon sentenciaba que la propiedad era un robo se defendía arguyendo que las cosas nos pertenecían a todos por lo tanto el único ladrón era quien sustraía una parte de ese todo a todos los demás. Es difícil aplicar esa máxima a la computadora con la cual ahora estoy escribiendo esto pues si se las entendiera así sería heroico cada párrafo, pero a nadie sensatamente le caben dudas que eso es lo que ocurre cuando alguno se hace dueño del aire limpio, del agua, del mar, e incluso de nuestros vegetales obligando a pagarles patente por el mero hecho de sobrevivir.

Son estos ejemplos de que la palabra pirata en si misma no contiene ninguna calificación pues sólo afecta su accionar a unos pocos que se lo tienen sobradamente merecido. Es más, necesitamos más piratas, más personas dispuestas a sabotear este sistema, pues se nos ha impuesto en contra de nuestra voluntad y en nuestro directo perjuicio.

Que no nos digan más que esto es una anarquía.

Sin gobierno implica inexistencia de jerarquías. Hasta el cansancio se nos dice que en el sistema interestatal cada estado pesa lo mismo por lo tanto no habría un gobierno mundial.

Pues esto es falso.

No es necesario volver al viejo complejo sudaca de que los yanquis aquí y los yanquis acá para entender que sí existe un poder por encima de todos los demás.

Sólo encienda el televisor y vea como se manifiesta el poder, como Francia, Arabia Saudita y Rusia bogan hacia una misma dirección. Vea, lea, y escuche cómo ni en alta mar alguien se sustrae de derecho escrito a la medida y con la premura de los hechos. Note cómo otros tantos ingeniosos ya están ligando los términos pirata y terrorista.-